

انترناشيونال

International

مركز الأبحاث والبحوث
البحرية والبحرية
العالمية والبحرية

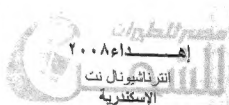
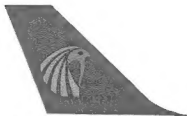
INTERNATIONAL

- كلمة السيد الفريق معهاب مميش قائد القوات البحرية المصرية
- أثناء الإحتفال بعيد القوات البحرية
- يوم البحرية العالمي

- شخصية العام اللواء بحري / هشام السرساوي - رئيس قطاع النقل البحري المصري
- حوار مع الفقيه الدستوري دكتور / يحيى الجمل
- صناعة النقل البحري تواجه تحديات التدريب
- المنافسة والخصخصة في الموانئ

- إندباد نفوذ القراصنة البحرية في جنوب البحر الأحمر
- استرداد الضريبة الجمركية مع العجز اللاحق للبضائع المستلمة (نحت الشكلة)
- مركز الموانئ المصرية بين موانئ البحر المتوسط
- أكرام الرأس المالية .. سرعة دفننا
- سلطة الدولة في عصر المعلومات





Your shipment will receive the best quality of service for import and export on board our freighter to/from Europe Middle East and Khartoum in addition to all Egyptair network for over than 60 destination worldwide

CARGO TERMINALS

Alexandria Terminal

Tel: (203) 4294647

(203) 4294648

Cairo Terminal

Tel: (202) 6351767

(202) 6351358

Customer Services: (202) 2657578

Website: www.egyptair.com.eg

E-mail: cargomarket@egyptair.com.eg



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine

MAMEL PRESS AND PUBLISHING
COMPANY LIMITED - LONDON

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

نائب رئيس مجلس الإدارة

نشأت الديهي

رئيس التحرير

صلاح عبد المعطي عبيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائي

أ.د. عصام شرف

أ.د. أحمد عيسوي صالح

المراسلون والمحروون

جمهورية مصر العربية

*** السيد عبد الجيد السيد**

*** شربين جلال منير**

*** عبد الرحيم مصطفى**

*** محمد صابر**

*** ممي عطا الله**

*** ميادة محمود**

*** ياسمين عبد الجيد**

المكاتب

السعودية - جدة

*** مركز الريان محمد عبيد للإستشارات البحرية (مسكا)**

تليفون: (6533724) - (2) - (+966)

فاكس: (6533684) - (2) - (+966)

سوريا

*** ريان / رامي تحوف**

مجموع

فاكس

كندا

*** شريف صلاح مختار**

تليفون: 4167250912 - +1

عنوان المراسلات

القاهرة +2-0122586455 Tel.

إسكندرية +2-03-4275117 Telefax.

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

تأثر العالم بالأزمة المالية الأمريكية



أزمة مالية أمريكية كبرى كان لها أكبر الأثر على دول العالم غنيا وفقيرا .. إن من أهم أسباب حالة الإضطراب التي عانت منها أمريكا ولزالت تعاني منها لصارف الأمريكية الأموال الضخمة التي تم ضخها في القطاع العقاري، وتقديم القروض الضخمة للقطاعات الواسعة من الأمريكيين دون عمل دراسات الجيدوى الدقيقة من قراتهم المالية على سداد هذه القروض، وساعد على ذلك قيام حوالي 95% ممن حصلوا على هذه القروض بعدم إستخدامها في الأغراض المخصصة لها بل على العكس قاموا ببيع المنازل التي حصلوا عليها بمجرد حصولهم على القروض من البنوك، هذا علاوة على أن البنوك أصدرت سنوات مقابل رهونها العقارية وقامت ببيعها إلى مستثمرين عالميين قاموا باتالي بيعها مرة أخرى أو رهنها لدى صناديق إستثمار، ونتيجة لذلك فقد تسببت هذه السندات في إنهيار المصارف الأمريكية لحاجتها إلى سيولة لقد وصف الآن جريسيان محافظ البنك المركزي الأسبق ما حدث بأنه أسوأ أزمة مالية تواجهها الولايات المتحدة منذ الحرب العالمية الثانية.

وفي محاولة لعلاج هذه الأزمة فقد حذر الرئيس الأمريكي جورج بوش دول العالم الكبرى من إتخاذ إجراءات أحادية لحماية نفسها من الأزمة المالية العاصفة، والاستفادة وحدها لتحقيق مكاسب على حساب الدول الأخرى، وقد بذرت الدول الصناعية السبع اجتماعهم بواشنطن في محاولة لإيجاد مخرج لهذه الأزمة التي يتضرر منها الجميع وليس الولايات المتحدة وحدها، ويتم الاتفاق على خطة تشارك من الفصص نقاط الأزمة بهدف مواجهة الأزمة وإدامة الثقة في الأسواق.

* دعم المؤسسات المالية ذات الأمعية في النظام ومنع إفلاسها.
* التاكيد من وصول البنوك والمؤسسات المالية بشكل واسع إلى سيولة ويوليس أمال.
* تمكين البنوك والمؤسسات المالية في حال الضرورة من جمع رأس مال من المصادر العامة والخاصة على حد سواء وبمبالغ كافية لإعادة الثقة.
* مناعة وتجانس البرامج البنوية لضمان الوفاء المصرفية بما يسمح للمدعين الضمان من مواصلة تقديمهم في سلامة ودائعهم.

* إتخاذ القرارات لإتماش سوق الرهن العقاري وغيرها من الأصول ، وإجراء عمليات تقسيم دقيقة ونشر معلومات شاملة .
هذا وقد أصدر صندوق النقد الدولي تقريرا بعنوان "أفاق الاقتصاد العالمي" توقع فيه أن يشهد النمو العالمي تباطؤا كبيرا في لواخر العام الحالي قبل أن يبدأ في التمتعاش بصورة متواضعة خلال النصف الثاني من العام القادم ليصل إلى 3%، كما أن النمو في إقتصاديات الدول المتقدمة سيستقر مستوى قريبا من الصفر حتى منتصف 2009 على أقل تقدير، وأعلن الصندوق مساندته ودعمه الكاملين لخطة العمل الضخامية التي رعتها مجموعة الدول السبع الصناعية، كما أصدرت اللجنة المالية التقنية الصندوق برئاسة الدكتور يوسف بطرس غالي وزير المالية ورئيس اللجنة الدولية للسياسات المالية والتقنية بصندوق النقد الدولي بيانا أكدت فيه دعمها الكامل للتعهدات الواردة في إعلان مجموعة السبع، وأعرب الصندوق عن إستعداده لمساعدة الدول المتضررة من الأزمة حيث سيكون قادرا على وضع موارد مالية كبيرة تمت تصروف هذه الدول، وفي النهاية فقد تمهد صندوق النقد والبنك الدوليان بإستخدام كل مواردهما لمساعدة الدول النامية على تقوية إقتصادياتها وتعزيز أنظمتها المالية وحماية المتضررين من تداعيات الأزمة المالية العالمية، كما تهدت مجموعة العشرين التي تضم أبرز الدول الغنية والقائمة بإستعمال كافة الوسائل الإقتصادية والمالية لتخفيف الإضطراب وحسن عمل الأسواق المالية.

ويعد قادة مجموعة الدول الأعضاء في العملة الأوروبية الموحدة "مجموعة اليورو الأوروبية" إجتماعهم الطارئ في باريس حيث دار النقاش حول إمكانية إعتماد ضمانات العمليات بين البنوك في كل منطقة اليورو ، كما تم استعراض مجموعة اقتراحات لكسر جمود الأزمة الإقتصادية.
إن العالم لنزال يبحث من الخطط الواجب إتخاذها لحلها مما أنثار الأزمة المالية الأمريكية التي ستعود بالضرر على كافة الدول دون إستثناء ، ولابد من الاعتراف بتزايد التأثيرات السلبية لهذه الأزمة على جوانب الإقتصاد العالمي، وتآكل معدلات النمو في الدول النامية والنقطة نتيجة لتباطؤ الإقتصاد العالمي بالدول الكبرى، وارتفاع معدلات التضخم ، لذا لابد من تضام في وتوافق السياسات الإقتصادية بمختلف دول العالم لإمكان تجاوز تلك الأزمة.

عاصم السيد أحمد





كلمة الضريق مهاب ممشي قائد القوات البحرية

أثناء الاحتفال بعيد القوات البحرية بتشريف السيد رئيس الجمهورية القائد الأعلى للقوات المسلحة في الاحتفال بعيد القوات البحرية يوم السبت الموافق 2008/10/18

عن ميائها الطاهرة وسواحلنا الغالية بكل الشجاعة والإقدام.
سيادة الرئيس
إن ما يحدث في عالمنا المعاصر من متغيرات سياسية واقتصادية وإقليمية خاصة في منطقة الشرق الأوسط يلحتم علينا أن نكون دائماً على أهبة الاستعداد نحن رجال القوات المسلحة رجال القوات البحرية للدفاع عن سواحلنا وميائنا الإقليمية والاقتصادية وخطوط مواصلاتنا البحرية وأهائنا الحيوية بالبحر وعلى الساحل وحماية وتحقيق أمن مصر القومي في جميع الاتجاهات الاستراتيجية المختلفة خاصة مع ظهور مستجدات في المسرح البحري من أعمال إرهاب بحري وأعمال قرصنة بحرية وهجرة غير شرعية تحاول أن تؤثر في أعمال النقل البحري والذي يعتبر الشريان الرئيسي للتجارة العالمية والحلية وعصب الاقتصاد القومي المصري حيث أن (95%) من صادرات وواردات مصر تتم عن طريق البحر.
وبطاقة لتوجيهات القيادة العامة للقوات المسلحة تقوم القوات البحرية وبكل كفاءة وإقتدار بتأمين المسرح

وكان الإنتصار الحاسم في هذه المعركة هو بداية الأمل في تحقيق النعم واستعادة الثقة للقوات المسلحة المصرية النابسة والمقاتل المصري الشجاع ويكون هذا الإنتصار في هذه المعركة هو البداية الفعلية لحرب الاستنزاف سنوالتها الست والتي كان أداء القوات المسلحة المصرية خلالها أماداً رائعاً ومشرفاً شهد به العدو قبل الصديق.
وبعد هذه الحرب بأعمالها البطولية المخارقة في البر والبحر والجو الطريق لنصر السادس من أكتوبر العظيم الذي أعاد لمصر عزتها وكرامتها .
فتحية لشهادتنا الأبرار الذين سالت دماهم على صفحات ميائنا الطاهرة فزادتها طهارة وصعدت أرواحهم للسماء ليكونوا أحياء عند ربهم يرزقون.
وتحية لقادة القوات البحرية السابقين الذين أدوا الأمانة وساهموا بجهدهم وعرقهم في بناء وتطوير هذه الصرح الشامخ.
وتحية للأجيال السابقة من أبناء القوات البحرية الذين أدوا واجبه وأدوا دورهم بكل الإخلاص والتفاني.
وتحية للجيل الحالي من أبناء القوات البحرية في يوم عيدهم والذي يحملون الراية عالية خفاقة وينافعون



بسم الله الرحمن الرحيم
السيد الرئيس / محمد حسنى مبارك
رئيس الجمهورية .. القائد الأعلى للقوات
المسلحة

السادة الحضور الكرام

بالإصالة عن نفسى وبإلحابة عن قادة وضباط وشباط صف وجند القوات البحرية تتوجه بجزيل الشكر والحرمان للسيد رئيس الجمهورية القائد الأعلى للقوات المسلحة على تشريف سيادته لنا اليوم بالضور لمشاركتنا نحن رجال القوات المسلحة رجال القوات البحرية عيدنا الذى نحتفل فيه بتكرى غالية على قلوبنا جميعاً .
ذكرى انتصار الحق على الباطل في أول مواجهة فعلية في مسرح العمليات البحرى لجمهورية مصر العربية بين أبطال القوات البحرية المصرية وبحرية العدو بعد حرب 1967 مباشرة.
وهي أول معركة بحرية يتم فيها إستخدام الصواريخ البحرية (سطح/سطح) في تاريخ الحرب البحرية الحديثة وهو ما يعد بداية لتغيير العديد من نظريات الحرب في العالم وأصبحت هذه المعركة درساً تكتيكياً تناولته جميع المعالف بالبحر والدراسة والتحليل.



القوات البحرية (فرع الصواريخ)

إعتزازي بالقوات المسلحة لا حدود له فقد خضت معاركها وحروبها وكنت شامداً على بسالة وتضحيات أبطالها وعشت أيام الهزيمة والإنكسار وفرحة العيود والإنصار وتلازمني يوماً مشاعر الفخر والإعتزاز بالإنتماء للمصرية المصرية العريقة وليس هناك من شرف يعلو على شرف الدفاع عن مصر وأرضها وسيادتها وكرامتها وكبريائها وليس هناك أسمى من شرف الانتماء والولاء للوطن وسوف تظل قواتنا المسلحة هي منسبتنا الوطنية التي تعلم الأجيال معاني البطولة وترسخ فيهم قيم الولاء للوطن والتجرد في أداء الواجب.

هذه الكلمات صادرة من قلب صادق وقائد حكيم وبطل جسور من أبطال القوات المسلحة وأبناء مصر الأوفياء المخلصين الذين تلقاوا ويتلقون في البذل والعطاء وبكل الحب والإخلاص من أجل رفعة وطننا الحبيب مصر وتحقيق أحلام وطموحات شعبه الأبي الكريم.

سيادة الرئيس

نعاهد الله والوطن ونعاهد سيادتكم أن نكون الجنود المخلصين الأوفياء الذين يبذلون الروح والدم للدفاع عن مياضنا وسواحلنا الغالية الطاهرة وتأمينها بحمايتها.

وأن نعمل بكل الجهد والإجتهد للحفاظ على أعلى درجات الكفاءة القتالية والإستعداد القتالي لقواتنا البحرية شعارنا النصر أو الشهادة ولتبقى مصر بلد الأمن والأمان واحة

السلام والحق والعدل منبع الحضارة مصر الرخاء والتنمية.

بإعانة أبنائها البار السيد الرئيس / محمد حسني مبارك رئيس الجمهورية القائد الأعلى للقوات المسلحة.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

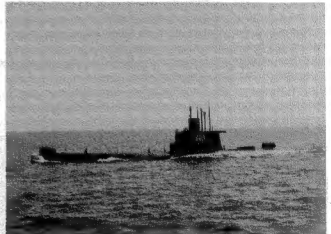


سيادة الرئيس

إننا رجال القوات المسلحة رجال القوات البحرية نشكر سيادتكم عظيم الشكر والإمتنان على كلماتكم الماثورة والمشهودة والتي نعتبرها وساماً على صدورنا جميعاً والتي صرحت بها في العدد الأخير الصادر بجريدة القوات المسلحة بمناسبة الذكرى الخامسة والثلاثين (35) لنصر أكتوبر العظيم حيث قلتم سيادتكم إن

البحري بجمهورية مصر العربية بالبحر الأحمر والبحر المتوسط ليلاً ونهاراً وبطول مدة الـ 24 ساعة ضد أي عدائيات من الممكن أن تتعرض لها خطوط مواصلاتنا البحرية والممرات الملاحية الإستراتيجية وأهدافنا الحيوية والإقتصادية وبدعم كامل من القيادة العامة للقوات المسلحة يجري تطوير وتحديث قواتنا البحرية حالياً ببناء وحدات بحرية حديثة ومتطورة من لنشات الصواريخ ولنشات القطر والإنقاذ والكراسكات وتطوير ورفع الكفاءة الفنية والقتالية للوحدات البحرية الموجودة بالخدمة وذلك لنعم قدرة قواتنا البحرية في تنفيذ المهام المكلفة بها وقت السلم ووقت الحرب. وبكذا تقديم الدعم الكامل للمجال الأمني عند الطلب في أي وقت من الأوقات خاصة أوقات الأزمات والكوارث وفي هذه الصدد وعلى سبيل المثال وليس الحصر أصدرت القيادة العامة للقوات المسلحة أوامرها بتقديم الخدمة بالإنقاذ لسفن هجرة غير شرعية كانت تواجه الفرق وعلى مسافات بعيدة من الساحل وبها شباب من أبناء مصر الذين تم خدامهم وفي خلال العام الماضي والى العالي وفي تعاون كامل مع مركز البحث والإنقاذ للقوات المسلحة تم إنتشال وإنقاذ إجمالى (695) فرداً كانوا يواجهون الموت المحقق وفي أصعب الظروف الجوية والأحوال العاتية ولكن تبقى القوات المسلحة والقوات البحرية هي الحارس الأمين على

حدود مصر البرية والبحرية على مياه مصر وتأمينها من جميع المخاطر وفي هذا الصدد قامت القوات البحرية اليوم بتنفيذ المناورة التتبعية للقوات البحرية (انتصار 41) التي أظهرت قدرة وكفاءة الوحدات البحرية على تنفيذ جميع المهام المكلفة بها وقدرة وكفاءة المقاتل البحري الشجاع.





Royal Logistics

رويال للخدمات اللوجستية



رائدة في النقل الدولي واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



عزيزي المستورع ... عزيزي المصدر
إذا كنت تفكر في أفضل الطرق التي تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجي
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير
... فخير الشح الدولي يتحدثون

رويال للخدمات اللوجستية
ولدت عملاقة وبدأت من حيث انتهى الآخرون

(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تقطى جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمثلة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوي)
- تقطيع الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الضص المسبق عن السلع الصناعية

معنا ... وناعا التأخير ... وداعا للقلق

مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٢٤١٩٩٤٤ - ٢٤١٩٤٤٣٣ - ٢٤١٨٤٢٨٢ - ٢٤١٨٤٢٨٢ - ٢٤١٨٤٢٨٢ - ٢٤١٨٤٢٨٢
مكتب الإسكندرية : ١٠ ش المتحف الروماني - السلة - الدور الثاني
ت: ٤٨٣٨٩٥٧ - ٤٨٣٨٩٥٧ - ٢٠٣ - ٢٠٣ - ٤٨٧٧٧٢ - ٤٨٧٧٧٢
مكتب ميناء السفينة: العين السفينة - السويس
ت: ٢٧١٠٢١٩ - ٢٧١٠٢١٩ - ٢٧١٠٢١٩ - ٢٧١٠٢١٩ - ٢٧١٠٢١٩
مكتب بورسعيد : ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر
ت: ٢٢٥٢٩٤١ - ٢٢٥٢٩٤١ - ٢٢٥٢٩٤١ - ٢٢٥٢٩٤١ - ٢٢٥٢٩٤١
مكتب مطار القاهرة : مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤
ت: ٢٣١٧١٤٦٨ - ٢٣١٧١٤٦٨ - ٢٣١٧١٤٦٨ - ٢٣١٧١٤٦٨ - ٢٣١٧١٤٦٨



خلال يوليو 2008

2

Port Efficiency and Competitiveness

adopt in accordance with their strengths and weaknesses.

24. It is clear from the above discussions that governments in developing countries have no alternative but to initiate, as quickly as possible, the required reforms in the port sector. Issues that need to be addressed are: inefficiency, delays, unreliability of service, high cost. Some of these factors are due to the port organization inefficiency, but other factors are beyond the jurisdiction of the ports such as the customs, quarantines, and security. Also some factors are attributed to the inefficiency of the private sector themselves, such as incomplete paper work, faulty bill of lading (manifests), even in some instances, ships arrive and the required papers from the agencies have not been submitted at all.

25. Obviously, the strategy that is recommended is multifaceted. Port Authorities all over the world are shifting to the "Land Lord" strategy. In such a strategy, inefficiency and low productivity and cost reduction can best be tackled through privatization of operations. This step has to be thoroughly designed to guarantee the high performance of the private operators and to establish competition in the market, which can be the best guarantee required. All the operations can be carried out by the private sector on Build-Operate-Transfer (BOT), Build-Operate-Own (BOO), Leasing or concession. At the same time the port authority, as the land lord, should guarantee the adequacy and availability of the common access facilities, such as: breakwaters, navigation channels, bridges, roads, rail-lines, power supply, water and sewerage. The land lord should also monitor the environment and make sure that the private operators are abiding by the environmental laws of the country.

26. Customs clearances has to be streamlined. Adequate EDI system should be introduced, most advantageously by private sector, to guarantee the exchange of information and documents via the electronic media.

27. For new terminals and new investments it would be easier to invite private sector to develop the new terminal(s) with no major constraints. However, in many countries the constraints are too strong to allow privatizing existing terminal and assets immediately. A stepwise approach was thought to be more practically feasible. This approach is to corporatize the operating companies with majority shareholding by the government (in some instances this ownership reaches 100 %). After establishing the new corporation, it divests its shares over a certain period of time stated in its charter of corporatization. While this approach can provide the time necessary to deal with difficult issues such as: labor rationalization, creating the necessary legal framework for privatization; and changing the culture of the organizations from a public sector mentality and behavior into a joint partnership with the private sector with a commercially oriented mentality.

28. A word of caution is due here since the experience so far with corporatization is not very encouraging. When a new corporation is established, it needs a completely new set of rules under which it operates and these rules cannot be controlled by the government. In the actual cases that it has been controlled, the results of the experience were disastrous. Examples of this are: Shipping Corporation of India, Karachi Shipbuilding and Engineering Works; Bangladesh shipbuilding and Steelworks Corporation....etc. All these corporations were operated under the existing government laws and regulations resulting in even worse operations that it started. Therefore, it should be understood from the beginning that any corporatization effort should be controlled by new rules and regulations that suite the particular industry and which is designed to enhance accountability, competition and profitability.

Privatization Methodology

29. A two stage privatization process for terminals is recommended. Namely: Stage I: soliciting expression of interest from major developers and investors, from which a short list would be prepared for Stage II

Stage II: sending the Letter of Invitation (LOI) to a short list of successful developers, selected on the basis of their superior ability to meet the selection criteria. It is very important to create the enabling environment for private sector participation and competition, with built in safeguards to prevent private monopolies to replace public ones.

30. The advantage of the two stage process is that it provides sufficient time to reduce the investment risks thereby providing for a more economical development. It allows: (i) government to implement any needed institutional changes for a privatized port development; (ii) Project Finance Facility (PFF) to be put in place which may provide some of the funding or may provide underwriting of the funding by others; (iii) potential developers to have the opportunity to identify other areas of concern that should be addressed in the Letter of Invitation (LOI); and (iv) government or developers complete the necessary planning for the common access facilities, such as rail, road, power supply, water and sanitation. Annex I presents an outline of Stage I request for expression of interest. The content of the document for Stage I would include the following:

- Introduction*
- Project Definition*
- Description of the Port
- Scope of the project
- Parameters for Terminal Development
- Site Description
- Tasks to be undertaken by Port Authority
- Program for calling of Development Proposals (Stage II)
- Instructions*
- Pre-qualification Forms
- Closure Date
- Eligibility of Contractors
- Consortia and Joint Ventures
- Major Sub-contracts
- Subsequent Change of Partner Companies or Sub-contractors
- Basis of Evaluation of responses to this
- Prequalification of Prospective Developers
- Information to be provided in response to this
- Prequalification of Prospective Developers
- Appendix A: Drawings*
- Appendix B: Pre-qualification Forms*

Commercialization and Competition

31. In order for the corporatization process to succeed, competition should be guaranteed as well as issuing a charter for the new corporation that defines its obligations and rights. The charter would also outline the penalties for non-performing; such as the resignation of the board of directors and appointment of a fresh one. The charter, which is the cornerstone of the corporatization process, should have the purpose of creating the desirable commercial, financial and regulatory environment to enable the new company to operate in a market driven environment. The following points should be considered inter-alia in the market oriented charter:

- * The company's administrative procedures should be flexible for effective and timely action in a market environment and accordingly exempted from mandatory government procedural requirements (even if it is wholly owned by government);

- * The procurement of goods and services by the company should be on terms decided by the management (Board of Directors) of the company under established procedures emulating international experience;

- * The strategic decisions of the company should be market driven and that effective planning and analysis should precede any vital decision affecting the company;

- * Ability to recruit most desired skills on prevailing market rates and to provide incentives for development of skills by the employees;

- * Undertaking timely replacement of equipment and the introduction of modern technologies to maintain competitiveness in the core business of the company;

- * Flexibility to enter into contracts with the private sector and to negotiate the fees and tariffs with the companies customers.

- * Disassociation of the company from the National Budget.

Port Efficiency and Competitiveness

Part 2

DR. ISMAIL MOBAREK

Summary of Part I:

Part I indicated the role of sea ports in the socio economic development in any nation stressing the fact the sea ports are the main gateway of any country to international trade. Such vital role of ports originates from the fact that approximately 70% of the world trade is moved via water transport, out of which 70% is moved in containers.

Governments in mostly all countries have realized through numerous experiences that releasing ports from the sovereign control of the state into the hands of the private sector to operate, manage and develop under the supervision of the government will transfer the ports' sector in those countries to a desired level of efficiency that contributes much

to the economic development and social stability of those countries. The involvement of the private sector in ports' development can be achieved via various successful techniques for example: leasing and concession agreements.

The private sector on the other hand side, striving for growth in profits and market expansion is much interested in this cooperation driven by cost reduction motive. An objective that can only be attained through cutting the logistics cost, meanwhile assuring an adequate level of quality service.

The global shipping market, a main stakeholder of the ports' activities, has seen several changes as well. Rising trend towards feeder container ships driven by the increasing growth of hub & spoke ports. A rigorous competitive market where synergy prevails leads shipping lines to be allied in consortia and to contribute to ports' ownership and management.

The above trends are normal reflections to a world economic system that heads towards globalization and businesses alliance.

Status of Regional Ports

19. The regional ports in South Asia, the Middle East, Africa and parts of South America and Eastern Europe, all belong to developing countries and are majority run as public sector ports. The introduction of the private sector in ports development & management can still be noticed in some of these countries

In Pakistan, Karachi port has granted concession to one container terminal to APL, and another terminal in Port Qasim to P&O. In Colombo port South (Asia Gateway Terminal (SAGT) formerly Queen Elizabeth Quay (QE) The QE has been leased for a period of 30 years by the Sri Lanka Ports Authority (SLPA) to the terminal operator South Asia Gateway Terminals (SAGT) to develop and operate on a BOT basis.

India is encouraging the involvement of the private sector in port management & development, on of the successful examples is Port of Chennai (Madras) where the development of the second container terminal on BOT basis was awarded to PSA - SICAL Consortium in December 2006 for 30 years.

In 2007, NOL group APL carrier as a member of The New World Alliance and as a part of a consortium including Dubai Ports. The map is now redrawn for hub, sub-hub, and dedicated feeder ports, and common feeder ports. The emerging map would define ports operated by consortia ships; to these ports freight would be cheaper. All other ports that would be left out would suffer from higher freight rates which would cost their economy dearly.

20. In general, developing countries ports which are still operated by public sector suffer from inefficiency, low productivity, unreliability, and high waiting and turnaround times for ships as well as cargo. Moreover, the cost of the service through those ports is quite high due to the above mentioned inefficiencies as well as corruption and the unofficial costs incurred by cargo owners.

21. This inefficiency is costing the economy dearly. The first clear effect is the higher freight cost to the inefficient ports. Freight rates are some \$200 to \$300 per ton higher to inefficient ports as compared to efficient ones. In addition, Handling Charges, as announced by certain ports, are as follows: Chittagong \$43/D20, Karachi \$20/D20. Moreover the cost of passing one ton of break bulk cargo through ports is \$10 to \$15 higher in developing countries' ports compared to efficiently run ports like Singapore and Hong Kong. These are economic costs that include the cost of ship waiting time, delays in cargo clearance in the ports, unofficial charges and gratuities. As a result of the unreliability of the service,

manufacturing industries in the respective countries have to increase their inventories to cover the delay in logistics. According to the experts this cost the countries economies an additional \$200 million, which clearly is penalizing their exports competitiveness.

22. If one adds the various economic costs to any of the developing countries whose ports are run by public sector, it would be as follows (depends on the size of the trade, assuming a typical 20 million tons of annual cargo throughput and 0.5 million TEUs containers handled):

Increase in freight rates	\$ 500 million
Increase in costs of container handling	\$ 200 million
Increase in costs of other cargo	\$ 300 million
Increase in manufacturing inventory cost	\$ 200 million

Total \$1200 million

Which gives an estimate of the economic costs of inefficiencies in the port sector of more than one billion dollars. For the developing countries this cost is very high and can be definitely saved without capital investment. It only need the political will, commitment to solve the problem, and to accept giving up the public sector monopoly of the port activities and increase the share of the private sector who can address these issues more efficiently and aggressively.

Recommended Strategy

23. It is therefore clear that factors affecting the success or failure of a port development strategy can be divided into two major categories:

i) Institutional factors and issues; including the type of port organization) and its degree of autonomy, commercial behavior, efficiency and freedom to take decisions to respond to customer requirements and the market forces

ii) Factors which cover the financial services and its availability;) informatics which would include Electronic Data Interchange (EDI), and hinterland infrastructure and its adequacy for provision of the required port services.

The key message resulting from such analysis became quite clear: all ports must be more responsive to user needs for quality service, including door to door shipment (multimodal transport) and lower costs of total transportation services. Ports that fail to respond suffers relative loss of business, and the economic perspectives of their hinterlands would be worsened. Another message is that there is a need to provide ports with the institutional capability to respond effectively to the dynamics of shipping pattern changes, take strategic decisions and associated business risks to establish the most appropriate position to

الموسوعة البحرية والتأمينية والتجارية

ENCYCLOPEDIA OF MARITIME, INSURANCE & INTERNATIONAL TRADING



الحلقة الثانية

الباب الأول

المصطلحات التجارية والفنية المستخدمة في عقود التجارة الدولية (الإنكوترمز وترجمتها باللغة العربية)

31- ASTROLABE

An Instrument used for Taking altitudes, and finding the heights of stars.

32- ATTORNEY

One appointed to act for another in business or legal matters

33- ATTORNMENT

A charter makes a legal acknowledgement of the new owner of the chartered vessel

34- AUSTRAL C/P

A special charter party for carrying grain according to Australian wheat board regulations

35-AVERAGE ADJUSTER

Expert on maritime insurance, fixing losses and contributions of parties involved in a general average

36-AVERAGE ADJUSTMENT

Expert adjuster's plan for distributing costs arising from general average (see there) to the parties concerned, i.e. ship-owner and proprietor (s) of cargo.

37- AVERAGE BOND

By signing an average bond the receiver of a cargo involved in a general average guarantees that he will bear or pay his contribution

38-AVERAGE DISBURSEMENTS

Expenditure incurred by the Ship-owner in connection with a general average act or an act of salvage. Such expenditure, when properly incurred, is recoverable from the GA or salvage fund created by the adjuster. Hull underwriters are not liable directly for GA expenditure. The assured must recover his expenditure from the GA fund. Underwriters' liability for GA contribution, if any, will incorporate their proportion of the GA expenditure that is included in the contribution paid by the Insured.

31- الأسطرلاب

ألة تستخدم لقياس ارتفاعات الأجرام السماوية فوق مستوى سطح البحر وتستخدم لتحديد موقع السفينة في أعالي البحار باستخدام معادلات رياضية خاصة.

32- المثلث أو الوكيل القانوني: شخص له صفة قانونية بين تمثيل شخص آخر والوكالة عنه في بعض الأعمال أو تمثيله أمام المحاكم التجارية.

33- اعتراف مستأجر السفينة بملكها الجديد: إقرار مستأجر السفينة بحق مالكها الجديد بعد إيلائها إليه.

34- مشاركة التأخر (استرال): نموذج لمشاركة تأخير السفين لنقل الحبوب طبقاً للقواعد التي أقرها مجلس الفصح الأسترالي والبلدان المتابعة له.

35- خبير تسوية العوارية العامة: خبير في أعمال التأمين البحري يقوم بتقدير الأضرار والخسائر وتحديد الأنصبة والخسائر وتحديد الأنصبة الواجب سدائها بمعرفة الأطراف المعنية في حالة العوارية العامة.

36- تسوية العوارية العامة: يتضمن تقرير خبراء تسوية العوارية العامة قواعد توزيع جميع المصاريف الناتجة عن حالة العوارية العامة على كل من ملاك السفينة وأصحاب البضائع.

37- سند العوارية العامة:

تعهد يوقع عليه مسلم البضاعة (في حالة إعلان العوارية العامة) بتسديد أو تحمل نصيبه في الأضرار (أو في الخسائر العمومية المشتركة).

38- مصاريف العوارية:

النفقات أو التكاليف التي يدفعها مالك السفينة في حالة إعلان العوارية العامة أو في حالة الإنقاذ البحري. وإذا كانت هذه النفقات قد دفعت على وجه صحيح وموجب صحيح يقدره خبير التسوية العوارية العامة، فإن التأمين يبرجها ضمن قيمة العوارية.

20- AMICABLE SETTLEMENT

To find a settlement of a dispute in a friendly way.

21- ANEMOMETER

An instrument to measure the strength of wind

22-ANNUAL ANNULMENT

The cancellation of a contract or charter party.

23- ANTE MERIDIEM (A.M)

Before midday

24- APPARENT DEFECT

25- ARBITRATION

Settlement of a dispute by private judges (arbitrators) appointed by the parties disputing. Thus the state's jurisdiction will be largely excluded

26-ARBITRATION AWARD

27- ARREST

The seizing of a vessel by legal measures taken by court, thus stopping such vessel, for a certain period from trading in order to satisfy a creditor

28- AS FAST AS CAN

Charterers to supply cargo to a vessel when loading, or to take cargo from a vessel when discharging, as fast as the vessel can take or deliver its cargo, in accordance with customs of the port

29- ASSIGNEE

One who receives rights from an assignor

30- ASSIGNOR

On who assigns his rights to another.

20- التسوية الودية، الإتفاق على حل الخلاف أو النزاع بطريقة ودية بين الأطراف بدون اللجوء إلى القضاء أو التحكيم

21- الأنيمومتر: آلة تستخدم لقياس قوة الريح واتجاهها

22- ينقضى - ينسخ: إلغاء أو فسخ العقد أو مشاركة التأمين

23- قبل الظهر (المتوسط الصباحية): فترة النهار التي تمثل نصف يوم، تبدأ من بعد منتصف الليل وحتى الظهر

24- العيب الظاهري: العيب الواضح في البضاعة بمجرد الرؤية وهو عكس العيب الخفي أو العيب المستتر

25- التحكيم: طريقة لحل النزاع ودياً بواسطة فضائية خصوميين (محكمين) يتم إختيارهم بمعرفة الأطراف المتنازعة دون اللجوء إلى القضاء العادي (يكون عرض للفضية أمام المحاكم)

26- قرار التحكيم: وهو القرار الذي يصدره المحكمون بعد إنشاء فصح الموضوع المعروض عليهم

27- الحجز على السفينة: حجز قانوني يوقع تنفيذاً لحكم أو لأمر قضائي يمنع السفينة من الإبحار (أو مغادرة الميناء) لمدة معينة وذلك ضماناً لحق الدائن

28- في أسرع وقت ممكن، مصطلح معناه (في عمليات التاجر) أن يتعهد المستأجرون بعد السفينة بالبضائع عند الشحن أو يسهب البضائع من السفينة عند التفريغ في أسرع وقت ممكن وبما يتلائم مع إمكانات السفينة وعرف الميناء

29- الوكيل أو المعهد إليه يعمل ما، أو المتنازل له عن حق ما، الوكيل أو الشخص المعهد إليه يعمل ما، أو الشخص المتنازل له عن حق ما.

30- المنيب، المتنازل، الشخص الذي يعين شخص ما، أو يعهد إليه بعمل ما، أو المتنازل عن حق لشخص آخر.

وزارة الاستثمار

WORLDWIDE
SINCE 1975
RVA C/18

الشركة القابضة للنقل البحري والبري

شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

- هي أولى الشركات المصرية في مجال تداول الحاويات والبضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات
التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ وتخزين الحاويات كما تقدم الخدمة
تستيف البضائع وتخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية
خارج الميناء (البشرى - البيضا - العامرية)
لتخزين الحاويات والبضائع

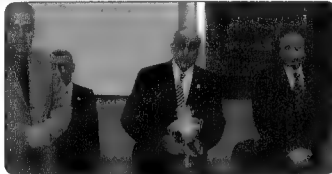
SS: QUAY 45, ALEXANDRIA, EGYPT
TEL: 4800833-4800835
FAX: 4862124 TELEX: 345684 H UN
WWW.alexcon.com
E-mail: alexcont@alexcon.com



احتفالية يوم البحرية العالمي



شخصية العام والسيد اللواء بحري / هشام السرسوي - رئيس قطاع النقل البحري



احتفلت جمهورية مصر العربية الشهر الماضي بيوم البحرية العالمي وذلك بقاعة المؤتمرات هالبيت العامة لبناء الإسكندرية وذلك بحضور لفيث من كبار الشخصيات وخبراء النقل البحري، كما شرف الحفل بحضور السيد الدكتور / محمد فرقي - مدير الأكاديمية العالي والتكنولوجيا والنقل البحري. وقد تميز الاحتفال هذا العام بمرور سنين عاماً على إنشاء المنظمة البحرية الدولية IMO . ولا شك أن الاحتفال بيوم البحرية العالمي سنوياً يحدد في الأذهان التطورات المتلاحقة في صناعة النقل البحري والتي تعمل وزارة بقيادة معالي الوزير المهندس/ محمد لطفي منصور على إتخاذ القرارات ونتيج السياسات التي من شأنها مواكبة مصر للتطورات العالمية والسير نهج تحقيق المعايير القياسية الفعالة بالسلامة البحرية والأمن البحري وكذا الإهتمام بالبيئة البحرية ورفع مهارات العنصر البشري.

وقد بدأت مراسم الحفل الصناعة العاشرة صباحاً بإلقاء السيد اللواء بحري/ هشام السرسوي رئيس قطاع النقل البحري كلمة معالي المهندس/ محمد منصور - وزير النقل والتي تؤكد على الجهود المبدئية من أجل وفاة مصر بإنجازاتها الدولية في مجال النقل البحري، كما قام السيد اللواء/ مصطفى رفعت - مدير عام العلاقات العامة بهيئة ميناء الإسكندرية بإلقاء كلمة شكرت فيها المنظمة البحرية الدولية في هذه المناسبة.



ثم أطلعت السفن الصغائر إحتفالاً بهذا اليوم. ونشيطاً مع سياسة التشغيل وتأكيد جودة الأداء فإنه يتم كل عام بهذه المناسبة توزيع الجوائز وقد تم بناء على الإستفتاءات التي تمت توزيع الجوائز التالية:

شخصية العام : السيد اللواء بحري/ هشام السرسوي - رئيس قطاع النقل البحري
ميناء العام : ميناء الإسكندرية والذي يتسلم الجائزة والسيد اللواء بحري / توفيق أوجدية
سفينة العام : السفينة المصرية فاست شالانجر
الهيئة التخصصية للعام : ميناء بطرولي؛ رأس هارب، ميناء تعينبي؛ رأس حورية، ميناء سيحاي

بورث غالب
والتحت مراسم الاحتفال بتبادل كلمات التهنية والشكر لسمامة المنصور

شكراً لهذا الرجل
تتقدم أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
بجزيل الشكر والعرفان والتقدير

السيد اللواء بحري
مصطفى رفعت هلال

على ما قدمه من أعمال وإنجازات
أثناء فترة توليه منصب
مدير عام التنظيم والإدارة والعلاقات
العامة والإشراف على الشؤون الإدارية
بهيئة ميناء الإسكندرية
صلاً بأن سيادته حاصل على وسام
الجمهورية والقذوة الحسنة والخدمة الطويلة من
رئيس الجمهورية
راجين الله عز وجل أن يوفقه في حياته القادمة
وأن يمنحه الصحة والعافية



شكراً لهذا الرجل

تنتهز أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
هذه الفرصة لتقديم بجزيل الشكر والعرفان والتقدير

السيد اللواء بحري
محمد عبد العظيم
طعواش

على ما قدمه من أعمال
وإنجازات وتطوير على
المستوى الدولي والمحلي أثناء
فترة توليه منصب
مدير ميناء الدخيلة

راجين الله عز وجل أن يوفقه في حياته القادمة
وأن يمنحه الصحة والعافية





Holding Co. For Maritime & Land Transport **Port Said Container & Cargo Handling Co.**



The unique location of Port Said at the northern entrance of Suez Canal is an attractive factor to world shipping lines as its deviation angle Zero which according to world studies reduces handling cost by \$2.5 per container .

PSCT achieved handling volume 1041388 TEU in 2007 against 1011166 TEU in 2006 with average growth about 3%.

Port Said Port leap from 60 to 35 in world ranking issue 2006 .

CONTAINER HANDLING ACTIVITY .

- * Container yard area 467130 m2.
- * Planned annual capacity 800.000 TEU .
- * LCL store 6000 m2
- * Quay productivity 1158 Box / meter / quay .
- * Handling rate 25 Box/hour/crane.

EQUIPMENT

- 9 Ship to shore Gantry Cranes ,
- 2 (80 -100 tons) Mobile Harbor Cranes.
- 9 Rubber-Tyred Yard Cranes (RTG)
- 34 Reach Stackers.
- 47 Tractors & Semi-Trailers

MAINTENANCE & REPAIR OF CONTAINERS

A specialized workshop responsible for maintenance & repair of containers in accordance with (IICL) standard .

Also it's responsible for washing/cleaning containers.

Its capacity is 600 TEU/month.

WEB: www.psccho.co

E-MAIL: info@psccho

INLAND PORT

- Located on an area of 50000 m2 at 10th of Ramadan city .
- Terminal capacity 6000 TEU general cargo/car
- One LCL store 2000m2.



يحيى الجمل: مصر تعيش أزمة متعددة الوجوه



- أقول للرئيس مبارك: بيدك منع الانفجار. بالديمقراطية وحقوق الإنسان والبحث العلمي
- من المهم أن ينص الدستور الجديد على حرية تكوين الأحزاب دون قيود.. وتولى منصب الرئاسة لفترةين فقط
- أدعو إلى جمعية تأسيسية منتخبة تحت إشراف قضائي تنضع دستورا جديدا لمصر
- صيد التاصر غير وجه المجتمع المصري. لكن غابت الديمقراطية وكان الانفراد بالسلطة
- ميزانية جامعة القاهرة تقطى رواتب الأساتذة.. ولا يبقى شيء للبحث العلمي

الرئيس حسني مبارك وأقول له ببساطة أن تحول دون حدوث الانفجار، لا يمكن أن تحول دون حدوثه بالملوثات والمشتبات الجراثيم، كذلك لا يمكن أن تحول دون حدوث هذا الانفجار عن طريق الأمن، وكل هذه الأمور مجتمعة لا يمكن لكل هذه العوامل مجتمعة أن تحول دون حدوث هذا الانفجار، وإذا ظلت الأمور على ما هي عليه فالانفجار قائم لا ريب فيه، أنا كيف نتقاضي الانفجار؟ كيف نتقاضي الدمار والمآذ باله؟ كيف نتقاضي مزيدا من التخلُّف؟ أنا أقول إن تجارب العالم واضحة أمامنا.. فالعالم نهض على قدمين، الأولى هي الديمقراطية وعقل الإنسان والقيم الثانية هي البحث العلمي، والأسلوك الذي يطرح نفسه الآن، ماذا لدينا من هاتين القدمين؟ الإجابة: ليس لدينا منهما شيء على الإطلاق، ليس لدينا ديمقراطية ولا حقوق إنسان ولا بحث علمي، لذلك أدعو الرئيس أن يعلن غدًا - وليس بعد غد - الدعوة إلى جمعية تأسيسية منتخبة تحت إشراف قضائي لكي تضع دستوراً جديداً، مصر، وفي الإعلان نفسه يعلن الرئيس أن باق في السلطة لمدة سنة واحدة إلى أن يوضع هذا الدستور، فالجمعية التأسيسية تنتخب تحت إشراف قضائي ثم تضع الدستور الجديد ومن الممكن أن تستفيد من دستور 1971 قبل التغيرات التي حدثت به في الفترة الأخيرة، فهذه ليست تعديلات دستورية لكنها تشوهات دستورية، لقد أسستنا حليقة دستورية خلص من ذلك أنه يمكن الاستفادة من دستور 1971 ويستور 1954 وكذلك يمكن الاستفادة من تجارب دول أوروبا الشرقية، فكثير من دول أوروبا الشرقية مرت بتجارب إصلاحية واستطاعت التغلب على عوامل التخلُّف والديمقراطية، فوضع دستور جديد يتيح حرية تكوين الأحزاب باهر قيود، أما الرأي الذي يقول إن ذلك سيهدد عدل الأحزاب يزيد بطريقة مثيرة ومن الممكن أن يصل العدد إلى أكثر من مائة حزب، فقول ليس هذا له مشكلة؛ فعدد الأحزاب الفاطنة أو يزيد على أربعة أو خمسة أحزاب، فمن أين لدينا الآن ثلاثة وعشرون حزبا لا يوجد لها ولا أحد يذكر اسمها، فالزائد بها أكثر من مائة وكذا هي حزبا وكذلك إسبانيا بها العدد نفسه تقريبا، لكن الذي يعمل على الساحة أربعة أو خمسة أحزاب، إذن لابد من إطلاق حرية تكوين الأحزاب، هذا أولا؛ أما النقطة الثانية فلابد من تمحيص في الدستور تمنع بلا رئيس الجمهورية في موقعا أكثر من مدينتين، وهذه النقطة أخذتها في دستور 1971 خلال أول سنتين، لكن تم تعديل الدستور ليتيح للرئيس الجمهورية البقاء في منصبه مدى الحياة؛ لكن لم يستفد الرئيس الذي شغل المنصب في عهدنا

ولقد للتكرار يحيى الجمل إنني أجريت سلسلة من المحارات مع عدد كبير من الشخصيات وقد اتفق الجميع على خطورة الوضع الراهن وعلى خطية اتخاذ خطوات جادة نحو الإصلاح، لكن أروايات الإصلاح تباينت حسب الرؤية الخاصة لكل شخصية، فما هي ملامح خريطة المستقبل في ضوء الرؤية المستقبلية للفقيه الدستوري يحيى الجمل؟

يقول الدكتور يحيى الجمل: في البداية أنا أتكلم مع كل من قال إن الريح في مصر خطيرة وإن مصر تعيش أزمة حقيقية على جميع المستويات سياسيا واقتصاديا وثقافيا، أزمة متعددة الوجوه وفي تقديري لابد أن نتراجع مصر بالخروج من هذه الأزمة، والخروج من هذه الأزمة له أحد طريقتين، طريق أنا أرغبه بداية وأرجو أن يجهتوا إليه أبناء، ويشغل هذا الطريق في تراكم الاحتقان وتراكم الإضرابات وتراكم الغضب لكي يرضي في النهاية إلى انفجار مدبر لكل شيء، وهذا ليس في مصلحة أحد على الإطلاق، لا في مصلحة النظام الحاكم ولا في مصلحة الشعب المصري، إذن لابد من محاولة جادة وحقيقية لتفادي الانفجار، فكيف نتقاضي الانفجار الذي يبدو أنه قائم حتما ما لم تكن هناك وقفة جادة لإصلاح حقيقي رجاء، وأنت تكلم الموضوع ذكرت عبارة أنا كتبها على رأس مقال بعنوان (تحيينهم) أنهم يحصلون صندا أيضا عندما تكلمت من الرؤية أنا دائما أقول لابد من رؤية نهدي بها وكنت مقالاً في الأنعام منذ فترة

بعضنا (غياث البوصلة) وأي نظام لابد وأن يكون له بوصلة، وسأبدأ الحديث منك بصفة بسيطة جدا، ففي الفترة الأخيرة جرت الانتخابات في زيمبابوي وهي من أكثر بلاد العالم تخلفا وفي رأسها حاكم مستبد في الوقت نفسه الذي جرت فيه الانتخابات في بريطانيا، في زيمبابوي جاءت الانتخابات برئيس جديد والانتخابات في بريطانيا جاءت بحزب المحافظين في الانتخابات الطبية، في الوقت نفسه الذي جرت في مصر ما يسمى بالانتخابات الطبية والجميع يعرف - بما فيها السلطة - ما جرى من عيب في هذه الانتخابات حيث لم ينجح أحد إلى الجان الانتخابات، وفي أحسن التقديرات فإن النسبة لا تتعدى 2%، فهل من المعقول أن مصر لا تستطيع أن تكون مثل زيمبابوي؟ أياها تصور أن يقوم الرئيس حسني مبارك الذي أمضى مصر الكثير، فخاص به الكثير وعرض حياته للخطر وكانت رغبة على كفي، وعندما جاء إلى الحكم كانت مصر تدر بطرق قاسية واستطاع أن يقنع الناس، وأسمهم في إنشاء الهيئة الأساسية وأتاح مساحة واسعة من حرية التعبير، أنا أتوجه



- الإدارة الحسنة
- تخلف شروء
- الإدارة السيئة
- تبديد الشروء
والدليل الياباني

ميزانية
الأمن المركزي
أكبر من
ميزانيات
الجامعات
المحسنة كايا

قضاء كان (أسبق) وجاء الديمقراطية حتى مباركة وأما أعلم بقينا أنه لم يكن سعيداً بالنصيب في بدايات حكمه، وكان رأياً لا يفي إلى فترة طويلة، ولكن بعد أن يقول ذلك في البداية، لكن ما حدث بعد ذلك أنه تصور أو سحر له من حوله أن مصر ليس فيها غيره، وهذا غير صحيح مصر مائة والثلاثون والستة والخمسين الخاصة التي يمكن أن تعطي عماءً حقيقياً لهذا البلد، أنا أقول لابد من حرية تكوين الأحزاب ولابد من تداول السلطة، ولابد من استئصال القضاء مصحوب بوزير العدل ليس له معنى فهو وزير المحاكم ولا يجب أن يتدخل في عمل القضاء فيجب أن يكون هناك استئصال للحلقة القضائية، وبعد ذلك نلتفت من حوله أن يقول مصيريه بسيرة، فبسرانية جامعة القاهرة تم انتخابها بأكثر من مئزات المنقوش والأستاذة راوية البشت العظمى، على الإطلاق، ومكة كل الوصايا السياسية قبله أن يأخذ البيت الطهي حقه، فحينئذ الأمن المركزي أكثر من ميزانية الجامعات مجتمعة، عايناهم بمتعد اليوم على الأمن، لكن القانون علمنا أن لابد من دعمي نظاماً ما من أنظمة الحكم على الإطلاق، فرجال الأمن جزء من المجتمع ومن النخب والسلطان والراعي والملك على مصرحين بذلك أو يبينونه، نخلص من ذلك أن عماء النظام أصبحوا ينظرون إلى النظام نظراً 6 ارتباط وشعرون أنهم مستحقين لعير ما يريدون في داخلهم، كل هذا يمكن أن نتفاده بمرز من الديمقراطية الحقيقية وليس بالكلام عن الديمقراطية، فالهدف من تحقيق مصر الانتصار من طر يق يوجه بوصلة تقود إلى الديمقراطية والبيت العلمي كقديس يمكن أن تتناقل صوره بها إلى المستقبين والحدث، والعديد من شواهد القول التي سبقنا، ولنا في الهند الصورة والخبير، خرجت الهند من استعمار مبرر وكذلك انفعال الكاستان من الهند، والهند مشاهدا لا تحصى لكن نهر الزند لم أتمنا بالديمقراطية ورغم كل شيء تمتد الغريبات والفلت والبيانات في الهند إلى أن الهند انتفضت بالديمقراطية بالبيت العلمي واستماعت أن تكون دولة مصرية ودولة مصر الديمقراطية والصالح العالم كله، فالحل هذا مواءم بشرية متدرة ومشكلة، فالحل من المنصدة الطبقية عتلتهم في الديمقراطية والبيت العلمي.

قلت الدكتور يحيى الجمل هناك من يدعي بذاكرة الأمة جبر الكتابات التاريخية، فمن يصح لنا ذلك أم لا؟ يقول الدكتور يحيى الجمل أنجب مصفوفة كلمة جديدة في هذا الصدد حيث يقول: إن التاريخ لا يكتب إلا ضد ما ينبغي القضاء جيمعياً، حيثي تستطيع أن تكتب التاريخ بطريقة موضوعية لا يمكن أن تكتبه إلا بعد مرور فترة من الزمن، فما يمكن أن تكتب تاريخ مصر مبارك وغيره، ومجرباً، وما يمكن أن تكتب التاريخ منذ عهد الفراعنة، لأن بامانة موضوعية لا بد من فترة، ولكن بعد هذه الفترة كانت حتمية بعد أن تخلى القديم عن دوره في مواجهة العصر وصمائية الدستور، فحدث الانقلاب العسكري الذي أحكمته الطبقة الفاسدة ليرة، وفي الفترة الأولى للثورة كان هناك تنحية وبوصلة تنبه نحو خدمة المجتمع حقيقة وأن هناك زعيم كارزني لا يتكرر، لكن ما بقي من النظام الذي وضعته ثورة 23 يوليو في الحقيقة لم يبق إلا النظام الشمولي، لأن ذلك تموت كل الصناعات والإعلاميات ولم يبق إلا البيئات، فمثلاً بعد مصر الذي صنعته يد الناصر انشئي، حماية مدهونى النسل والعدالة الاجتماعية، فخلال زمن مبارك ولا الشكل فقط، لكن هذا ذهب وولى والبيت أنه في كل مكان هناك نظام ديمقراطي يحيى تلك المنجزات مثل الديمقراطية الهند، فالحل أن يكتب التاريخ بموضوعية، ومعها أنا كنت أحد الذين آمنوا بضرورة التغيير في الخمسينيات، وأنا أحد الذين آمنوا أن عبد الناصر غير قوي للجتمع المصري تغيير حقيقياً، لكن تبقى قضية الانقلاب والسلطة وقضية الديمقراطية قضايا غاية

واستمر غلبها مع غياب العدل الاجتماعي وتكاثف دور مصر الإقليمي والدولي، سالت الدكتور يحيى الجمل عن انهيار بعض قيم المجتمع المصري الذي وكل لكل الطبقة السياسي.

فقال ألقك تمام أن الطبقة الوسطى تتناقل لاصلاح مزود من الفقر ومزود من الثراء لشريحة صغيرة جداً في أعلى قمة المجتمع، فمنعنا لدينا لاصلاح لا تتعدى مائة ألف، هذه الشريحة تلك مقررات مصر الاقتصادية، مائة ألف بين خمسة وسبعين مليوناً، والطبقة الوسطى تسكن شيئاً ضئيلاً يتبع مسدود بعد أفراد الطائون إلى أعلى، أما الغالبية العظمى فقيد إلى أسفل حيث الطبقات محدودة الدخل، فالطبقة الوسطى كما تغفلت في مخزن القيم بدخل المجتمع، هي رمانة الميزان، هي الضابط، وباختقار الطبقة الوسطى تخلفي معظم القيم المجتمعية ويظهر الفساد من ناحية والتطرف من ناحية أخرى كلفهما سبب ونتيجته هي الوقت نفسه.

قلت للدكتور يحيى الجمل: يبدو أن مشاكل مصر تكمن في مشكلة الإدارة، ومشكلة الإدارة تكمن في مشكلة اتخاذ القرار . مرد لي: العلماء الضوء هي تجربته في الإدارة و نفاذ القرار؛ يقول الدكتور يحيى الجمل: أنا دائماً ما أقول إن الإدارة المسمنة تخلق شرية والإدارة السليمة تبود الشرية، وغير مثال على ذلك البيان ومصر، فالبيان بها إدارة حسنة ولا يوجد به موارد طبيعية وبها اقتصاد من أفضل اقتصادات العالم، لكن هي مصر من موارد طبيعية ومناخ وموقع، هي الوقت نفسه التي يديها إدارة بالغة السوء . أنا أقوم الاستشارة الإدارية إلى مصر محدودة كفاءة مقارنة ببعض الدول العربية مثل الأردن وفلسطين وذلك نتيجة الإدارة بالغة السوء في معظم الدوائر الحكومية ذات السلطة، أنا دائماً ما كنت كوزير التنمية الإدارية، وأذكر أنني قدمت لجلس الوزراء يصرح عن قرار بمنع الوزراء بتفويض وكلاء الوزراء في أغلب الاختصاصات حتى يقرع الوزراء التفكير الاستراتيجي ولحل السياسي بعيداً عن رؤيتهن اللبالي، ولكنني كنتي وجهت بقوة من الوزراء ومجلس الوزراء وقد قال لي أحد الوزراء ما كنتي لا تستطيع أن تحكم كفاءة الوزارة لو طبق هذا الاقتراح لفتنا لثورة من التوظيف في التوظيف أن نستطيع أن أوجه، وهذه نظرة قاصرة في التفكير، أنا أتصور أن الوزير يجب أن يمسك بوصلة وتخطيط كبير رجل تنفيذ، ومن ضمن القرار في مجلس الوزراء، وهذا قرار آخر حيث وجد أن وقتاً كبيراً لفريق يضع من الوزراء في الإجازات الروتينية في الاستقبال ودرع ضيق الدولة وكذلك هناك العديد من الالتزامات الاجتماعية والسياسية الأخرى، لذلك اقترحنا أن يقضى بتخصيص ثلاثة وزراء يديها لتليق بكل المهام ومسئول الوزراء في مكاتيبهم فيما من شؤني ومسؤولين وزارتهم إلى أن يأتي دور كل منهم وهكذا، وأستمر هذه الفكرة تستمر أشهد أنها وكان الوزراء في نهاية السابعة من هذا النظام، لكن كفاءة بعض من رؤس الديوان في ذلك الوقت وأيضاً في هذا زياره لنا عبر قاعة وزارة وأن يشرح الموجهية على خروج الوزارة كاستقبال الضيوف، فخللت من رؤس الديوان أن يرضح الديوان رئيس الجمهورية، أنا دائماً ما أنا لحافه من دون إستئذان ولا بعد أن يقدم النظام بالتصريح ولكن كان للرئيس رأي أخر حيث كان الملك حسين في زيارة للقاهرة تلبية للأجواء مع الرئيس السادات التي أراد أن يظهر من على البعاف بصديه الكثير من خلال خروج بعض الوزراء والكامل في استقباله، وبعدما خلاص أنا جاء الشيخ زايد في الزيارة وما كان من الطبيعي أن يكون الاستقبال في المستوى نفسه، وبذلك انتهى النظام الفاسد، وأنا لا أقول إن قرار الرئيس خاطئ فالتأكد كان فيه اعتبارات أخرى، لكن يجب أن ننظر إلى ما يحدث في أوروبا أثناء استقبال مسؤول ما، فقلت الوزراء وكبار المسؤولين يجب أن يكون مخصصاً للعدل الحقيقي .

التصدى لأعمال القرصنة

نقى محمود عبد الوهاب المتحدث الرسمي باسم هيئة قناة السويس بعض التقارير الدولية التي زعمت أن عمليات القرصنة في البحر الأحمر تهدد بخلق ثناء الدوس وكخط سويدي لنقل بترول الخليج إلى أوروبا وأمريكا . موضحة أن الدول الكبرى تنشر سفنها العربية في المنطقة لتأمين الملاحة، هذا وأعلن الإتحاد الأوروبي تشكيل قوة بحرية خاصة شاركت فيها ثمانية دول لمكافحة القرصنة في منطقة خليج عدن وشرق الساحل الصومالي.

المؤتمر الدولي لحقوق الإنسان

يقع المؤتمر الدولي لحقوق الإنسان في مصر إلى يوم الجمعة القادم، ويتشارك فيه وفد الأمم المتحدة، ومنظمة اليونسكو، والمفوضية السامية لحقوق الإنسان، وفرنسا والمغرب، والدولة وقيودا البرلمانات والمنظمات الإقليمية في الدول العربية والأفريقية، ومن المتوقع حضور المؤتمر شخصيات مهمة عربية وإفريقية وإقليمية وعالمية.

عملية تطوير مجرى النيل

يستكمل بهر عبد أريدة أشهر استعدادات لعملية التطوير من القاهرة إلى أسوان لاستقبال السفن والبواخر التي يسيل ضفافها من 1.8 متر وقد نجح هيئة النقل النهري في تشغيل 9694 من الحوي اللصاحي قنير، وتصل تكلفة هذه العملية إلى 18.1 مليون جنيه، كما أن هناك دراسات تقع بها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لإنشاء عدد موانئ نهري على إمتداد النيل

مصر عرض في الوكالة الدولية للطاقة

تم انتخاب مصر لمفوضية مجلس الطاقة في الوكالة الدولية للطاقة الذرية عن المجموعة الأفريقية، وذلك للمرة الثالثة التي قسنتها، مصر، وكانت الصغيرة ثالثة جبر مساعد وزير الخارجية لشئون العلاقات والمنظمات الدولية أن انتخاب مصر يرجع إلى مبادرة الرئيس حسني مبارك الأخيرة لإخلاء مساحة للفرانسيسكو لى من أن التسلية الدولية، ومصادقة مصر بدمها في عملية منع انتشار النووي، وموافقتها على التصديق النهائية لاتفاقية عام 1995 .

الدخول لأسواق دول الكوميسا

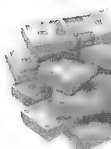
تشارك مصر عن دول إفريقيا في أعمال لجنة إعادة صياغة اتفاقية المشتريات الحكومية لدول الكوميسا مع سيدي إلى إتاحة الفرص أمام المبردين المصريين في الدخول لأسواق دول الكوميسا والمشاركة في المناقصات والمزايدات الحكومية التي تطرحها دول التجمع.

عملية طرح الموانئ البحرية

تم تأجيل موعد عملية طرح الموانئ البحرية أمام القطاع الخاص عن شهرين حتى يمكن الانتهاء من التعديلات في كراسة الشروط؛ الفنية التي يقوم بإعدادها، حراماً من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، وقد تمديد حتى الإختيار للشركات الفائزة في العملية، هذه العملية بتأجيل عام.

تحكم أوتوماتيكي في سرعة السيارات

قامت بريطانيا بإجراء تجربة تكنولوجية جديدة للتحكم أوتوماتيكي في سرعة السيارات من طريق التحكم بالصناعي، وذلك لإيجاد المانع على عدم تخفيض السرعة المقررة، ويقوم هذا النظام على التحكم في السيارة التي تحاول تسمى سرعة التحكم معها كسبر بالسرعة المطلوبة، وذلك من طريق إرسال إشارات تحذيرية إلى سائلي السيارات تخفيف السرعة أو إيقاف إمداد حزام الأمان والفرامل.



مصر والأزمة المالية العالمية

بقلم: عبد السلام السيد أحمد



هبت عاصفة الأزمة المالية الأمريكية على العالم تغيّزو تأثيرها كل الدول كبيرها وصغيرها، ولذا سارع رجال الاقتصاد لإيجاد ما يروّنه حلاً لهذه الأزمة، ولذا فقد تم عقد إجتماعين وزاريين بمقر رئاسة الجمهورية بمصر الجديدة حيث بحث الرئيس حسنى مبارك التدابير اللازمة لمواجهة تداعيات الأزمة المالية وتأثيراتها الاقتصادية.

وقد حضر الاجتماع الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء، والدكتور فاروق العقدة محافظ البنك المركزى والوزير الدكتور عثمان محمد عثمان وزير الدولة للتجارة الداخلية، وشيخ محمد رشيد وزير التجارة والصناعة، ومحمد محي الدين وزير الاستثمار، ومحمد منصور وزير النقل، وأحمد أبو الطيب وزير الخارجية، وأنس الطفي وزير الإعلام، كما حضر الاجتماع أيضاً جمال مبارك الأمين العام للمساعد للحزب الوطنى وأمين لجنة السياسات، وروىء بنوك مصر والأعلى وإشلى محي بى إس، ورئيس إتحاد الصناعات وإتحاد العام للفرج التجارية، والناسى العرجى فقد عقد الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء مؤتمراً صحفياً مشتركاً مع الدكتور فاروق العقدة محافظ البنك المركزى والدكتور محمود محي الدين وزير الاستثمار، حيث أكد الدكتور نظيف قوة القطاع المصرفى المصرى على إستيعابه الأزمة المالية العالمية والتأكل دون تأثير سلبى عليها، مشيراً إلى أن المشكلة التى يواجهها العالم فى القطاع المصرفى واجهتها مصر خلال السنوات الأربع الماضية وتنجح البنك المركزى من خلال إجراءات حاسمة وواضحة فى تقليل تأثير التقلبات العالمية، كما أنه كان حرصاً على سلامة الخزائن المصرى بضمان كل إيداع داخل البنوك، هذا بجانب منح صير مصر على خط معين حيث شهدت السنوات الماضية نمو ما بين 6.8% و 7.2%، وقد شهد رئيس مجلس الوزراء على أن حكومته متطابقة وتكتيف من الرئيس مبارك لوضع الآليات التى تبلى على معدلات النمو الإقتصادى دون تأثير فى السياسة الأساسية للإصلاح الإقتصادى، ولذا فقد كلف الدكتور محمود محي الدين وزير الاستثمار بمهمة للفترة وإجراء لقاءات مع نظراء فى العالم لدراسة تطورات موقف الأزمة المالية العالمية.

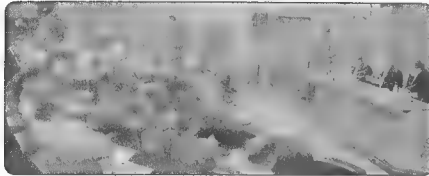
وأكد الدكتور فاروق العقدة محافظ البنك المركزى على أن البنوك قوية على حالة معتادة، وادى القطاع المصرفى لقادة راسمالية، ويتم مراقبته بمهتتى النظم من البنك المركزى، مشدداً على أن الودائع آمنة والبنوك قوية وليست فى حاجة إلى مساعدة، ووصل إعتباطى البنك المركزى من الإستثمارات الموجودة بعملات إجنبية فى الخارج إلى حوالى 35 مليار دولار، كما أن الودائع لدى البنوك المصرى أكبر من التزاماتها بحوالى 15 مليار دولار، فلا مخاوف من إنتشار العدوى من البنوك الأجنبية إلى البنوك المصرى خاصة بعد نجاح خطة إصلاح القطاع المصرفى التى أقرها الرئيس مبارك عام 2004 بنسبة تقوى الـ 95%.

وأشار الدكتور محمود محي الدين وزير الاستثمار إلى أنه لا يمكن القول بأن مصر فى معزل عما يحدث فى العالم من متغيرات إلا أن الجهد المصرى آمن ومتين وقادر على الإلتزام بما هو متعهد إليه من أمور لأنه يمتلك السيولة الكافية، كما أن مصر ليس لها إستثمارات مباشرة فى إحدى المؤسسات المالية الكبرى التى انهارت مؤخراً إلا أن هناك أوجه أخرى لكثير من الأزمة المالية لأنها نتاج من العالم، وقد تكتل صدارتها برغم معدل نموها خاصة مع أوروبا وأمريكا، كما أنه من المرجح إمكانية تأثير الأزمة المالية العالمية على القطاع السياسى

وليد من البحث عن سائغ جديد من الدول التى تغير معدلات نمو عالمية.

آراء واقتراحات حول الأزمة

لذلك لرجال المال واقتصاد (الجمهورية) آراء واقتراحات حول الأزمة المالية العالمية، أهمها:



نظيف يرأس المؤتمر الصحفى مع العقدة ومحى الدين

- تأكيد الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية ورئيس اللجنة الدولية للسياسات المالية والتقنية بمسئول النقد الدولى على أن القطاع المصرفى المصرى لن يتأثر كثيراً من الأزمة المالية العالمية حيث أن أغلب عمليات الإقراض تكتصر على السوق المحلية، كما أن الإقتصاد المصرى لنحج على الحفاظ على معدلات نمو مرتفعة على الرغم من الأزمة المالية التى يمر بها الإقتصاد العالمى حيث فاق معدل النمو 97 لعام الأتى على التوالى ويعتبر ذلك من أعلى معدلات النمو الإقتصادى فى منطقة الشرق الأوسطى، وبالنسبة للبرصة فقد تأثرت من الهيكل الخارجى ولكن التأثير كان نسبياً لأن الشركات التى تتداول الأسهم فى البورصة هى شركات بماله جيدة وتعمل فى إقتصاد ينمو بنسبة 97.

- تأكيد الدكتور طارق كامل وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات على أن صناعة الاتصالات المصرى لم تتأثر بالأزمة الرفاعة على المستوى العالمى، وأن إستراتيجية الوزارة ستظل كما هى فى سياسة تحرير القطاع وتوسيع نطاق الخدمات، وبمق القطاع الخاص بمزيد من الإستثمار، كما أن هناك تهيئات وتعلقات وإستثمارات جديدة من الشركات العالمية على أرض مصر فى مجال الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات.

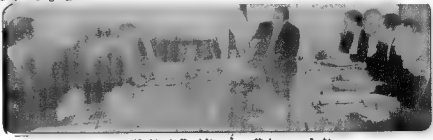
- تأكيد جلال الزويرة رئيس إتحاد الصناعات المصرى على أن هناك جهود مكثفة لتقديم المساعدة الأزمة للصناعة المصرى لمعاونتها فى تجاوز آثار الأزمة المالية، والمطالبة بضرورة التمسك مع شركة ضمان الصادرات لمساعدة المصددين الحفاظ على السوق التصديرية بجانب توحيد الجهود بين وزارة التجارة والصناعة والتجارت والمصددين والقطاع المصرى لوضع إستراتيجية شاملة للتعامل مع هذه الأزمة المالية وفق توقيتات محددة.

- تأكيد نجيب سلاوى رئيس الفرقة المالية - العربية للصناعة والتجارية على أن الشركات المصرى الكبرى لم تتأثر خطتها الإنتاجية وهناك توسيع فى قاعدة المشاركين فى شركات الاتصالات كبرى المطوب لإتخاذ إجراءات حكومية سريعة لمساندة هذه الشركات والوقوف جانبها حتى لا تتأثر أسهمها فى البورصة بمرغم سلامة وضعها المالى.

- تأكيد محمد المصرى رئيس الاتحاد العام للفرج التجارية على أن برنامج الإصحاح الإقتصادى المصرى الذى بدأ منذ سنوات كان له أكبر الأثر فى تحقيق الإستقرار فى السوق المصرى فى الوقت الراهن وعدم تأثرها بتداعيات الأزمة المالية التى تشهدها الأسواق العالمية.

- فى الوقت الحالى، وأن إتحاد يسعى خلال الفترة المقبلة فى إطار توجهات سياسة الدولة إلى العمل على تنمية إستثمارات خاصة فى مجال التجارة الداخلية لحفظ على قوة الدفع، واستمرار محال التنمية بمعدلاتها السابقة وبمى 97.

- تأكيد الدكتور جودة عبد الغاللى إسماعيل الإقتصادى بمهامه القاهرة ورئيس اللجنة الإقتصادية فى المجلس الأعلى للقائفة أن الأزمة المالية والإقتصادى العالمية تتطلب تشكيل لجنة قومية مصرى لبحث تداعياتها وتأثيراتها على جميع قطاعات الإقتصاد المصرى، وتعيد سبل التعامل معها إنطلاقاً من حجم الأزمة، وأن الجميع شركاء فى الهموم وآمال والمستقبل.



الرئيس مبارك يرأس الاجتماع الوزارى

صفحات في نظم الإدارة الحديثة

بقلم / أحمد محمد سعد الدين

الحلقة الأولى: فكرة عامة عن نظم إدارة الجودة

Shewhart مبدأ الطرق الإحصائية في فحص قدرة أداء العملية الإنتاجية **Process capability** ، وأصبحت الإدارات قادرة على تشخيص المشاكل التي تواجه سير عمليات الإنتاج والتحكم عليها باتخاذ القرارات المناسبة وذلك بواسطة التشخيص الإحصائي. عصر ضبط الجودة **Quality Control** (1960-1980) م. في هذا العصر بدأت جهود علماء الإدارة نشر ونظريات تطبيقية في مجال الجودة وأصبحت تنطبق بشكل واسع في مختلف حصر العالم مما نتج عنه ثورة مصممة كبيرة في عالم الصناعة والمنتجات المطورة ، ويرتكز مبدأ ضبط الجودة على التنظيم للحصص العمليات منذ بداية إنتاج المنتج أو الخدمة مما ساعد على كلف الأخطاء مبكراً لكل ذلك البديل لم يمنع من تكرار حدوثها.

وغير تأكيد الجودة **Quality Assurance** (1980 - 1994) بحلول التسعينات من القرن السابق ظهر مبدأ أكثر شمولاً وهو مبدأ تأكيد الجودة ، ويقوم هذا المبدأ على التركيز على متطلبات العميل والذي أصبح هدف وجود عمل المؤسسات نشأ عن سهولة تعريف وتقلد المشاكل منذ البداية ، مما زاد من توكيد العميل في تحقيقها بالطريقة التي تضمن للشركة إدارة الجودة التمكن من أن متطلبات العميل قد تم تحقيقها بالطريقة التي تضمن للشركة تحقيق أهدافها.

عصر إدارة الجودة الشاملة **TQM - Total Quality Management** (1985 حتى الآن) ، عصر إدارة الجودة الشاملة أصبحت أكثر شمولاً وأوسع نطاقاً في تطبيقها خرجت الجودة من إطارها التقليدي وأصبحت أكثر شمولاً وأوسع نطاقاً في تطبيقها الإحصائية والإدارية فدرجة إتقان أصبحت تطبق في نشاطات عديدة كإدارة الموارد البشرية والإدارات المالية وفي التصميم والشراء وغيرها من النشاطات الإدارية المختلفة ، وأصبحت الجودة مستخدمة لتطوير الأداء في كل أنواع النشاطات.

والجدير بالذكر أنه بعد انقضاء المدة المالية تأكيد الجودة إلى إصدار المواصفات العسكرية في بعض الدول الكبرى مثل المواصفات العسكرية الأمريكية **MIL Q 9858** ، والمواصفات العسكرية لطف شمال الأطلسي **AQAP** والمواصفات العسكرية الفرنسية **RAQ** ، وجميع هذه المواصفات كانت تحدد شروطاً لخدمة الجودة لمصانع التي تتعامل معها كموردتين لمنتجاتها تتدخل في الصالة الحربية النهائية لتلك الدول. وبعد أن تطور مفهوم الجودة إلى ظل تأكيد الجودة العالمي انتزاد بالجهود - ليس جودة المنتجات فقط ، بل وجودها العمليات أيضاً - وبعد أن تلك الجميع أن الجودة ليست خياراً وإنما ضرورة لنجاح أي نظام اقتصادي في مختلف القطاعات، أصدرت المنظمة العالمية للتوحيد القياسي أول سلسلة في مجال نظم توكيد الجودة في عام 1987 ، وكانت مجموعة **ISO 9001** ، ومنذ ذلك الفترة تم التعديل عليها حتى صدرت عام 1994 لتتضمن أبرز المتطلبات والاحتياجات الخاصة بنظام إدارة الجودة العالمية ثم صدر تعديلها الأخير في عام 2000 وهو الإصدار الساري حتى لحظة كتابة هذه السطور.

كاتب المقال

- دكتوريس إدارة الأعمال 1998 - كلية التجارة - جامعة القاهرة
- دبلومة الدراسات العليا في إدارة الجودة الشاملة من الرابطة الأمريكية للجودة والمجلس الأعلى للجامعات.
- رئيس فريق مراجعي معتمد من هيئة المواصفات البريطانية لنظام إدارة الجودة **ISO 9001:2000**.
- عضو الرابطة الدولية للمراجعين المعتمدين في نظم إدارة **IRCA**.
- عضو معتمد على نظام إدارة الجودة **ISO 14001** 2004.
- مراجع معتمد على نظام أمن سرية المعلومات **ISO 27001**.
- شارة في التدريب الاحترافي **ICE Egypt**.
- مشاركة في تأهيل المعيد من الشركات الصناعية والخدمية لمصنوع على شهادات الأيزو **9001** ، **14001** ، **27001** وتطبيق معايير نظم إدارة الجودة والبيئة خلال السنوات العشر الأخيرة.

1. مقدمة:

الجودة ، ما زالت إسمها مهمها .. ومفاهيمها

بمقتضى مفهوم الجودة الذي يعرف الناس في مجتمعاتنا على مستوى فخر التميز وأدائها أثناء الاستخدام ، ولا يعنى الإسم عند البعض إلا مجرد اسم عام على ما يعنى بالكثير ، وما زال الكثير من الناس يرى قارئين على الفهم الكامل لمعناها ، فالجيد يعتقد بأنها إصلاحات سريعة تجرى في المؤسسات أو موضة عابرة يمكن تعلمها بسهولة ، أو هدف محدد يحققه ثم ما يلبث أن ينشئ.

غير أن مفاهيم الجودة لا تتوقف فقط عند مستوى الأداء العالي المنتج أو مستوى أداء الخدمة فحسب ، بل إن الجودة في مفهومها الصحيح تمتد لتشمل في الأساس جودة العمليات نفسها والنشاطات التي أدت في النهاية للحصول على المنتج أو الخدمة.

ولاشك أن مستوى تبنى الجودة في المجتمعات قد أصبح صافياً لقياس مستوى تقدم المجتمع ككله ، فمن ثرى أن الكثير من الأفراد - فضلاً عن المؤسسات - في المجتمعات القائمة قد تبنوا مفاهيم الجودة في حياتهم حيث صارت تمثل لهم منعها الحياة ، ولكن في المقابل نجد أن الجودة ومفاهيمها لا تستحوذ إلا على جانب ضئيل من اهتمامات الأفراد فضلاً عن اهتمامات المؤسسات داخل مجتمعاتنا.

ويعد مفهوم الجودة في عصرنا الحالي إلى حد التداخل في كل تفاصيل ومراحل تقديم الخدمة أو منتج أو أي كان نوع العمل للميل للعميل ، ويرتكز على احتياجات العميل في المقام الأول وكيفية تحقيقها والتطبيق له منذ بداية العمليات وحتى نهايتها ، فالجودة في المفاهيم أصبحت تعرف بـ " اللامعة الاستخدام والرفح " ، فإذا كانت المنتجات أو الخدمات ملائمة للفرش التي تم تقديمها من أجله فإن ذلك يعنى أن المنتج أو الخدمة قد تم تقديمها بمستوى جودة عالي ، ومنذ المستوى يلاص بمقارن مطابقة المنتج للفرش الذي صنع من أجله ومقدار ملائمته للاستخدام المطلوب ومدى مطابقتها لمتطلبات العميل.

دور الجودة وأهميتها في عالم اليوم

تدب الجودة دوراً جديداً في عالم اليوم ، لمفهوم الجودة قد أصبحت كلمة لا يتجزأ في تقديم أي نوع من أنواع الخدمات أو المنتجات ، وأصبحت الجودة عاملاً حاسماً له مناهجه واختصاصاته ولم تعد علوم الجودة تقتصر على كبريات مجموعة من العلوم النظرية بل أصبحت مجموعة من العلوم التطبيقية التي يظهر نتاجها في الأجلين الطويل والقصير معاً. وتطبيق المعامل (أو برود جيل) مستوية جودة للنتج أو الخدمة المقدمة من خلال ما يتطابق مع متطلبات العميل في المنتج أو الخدمة ، فكما كانت خصائص المنتج أو الخدمة تتطابق مع غرض الاستخدام كلما كان مستوى جودة هذا المنتج أو الخدمة مرتفعاً.

وأصبح بقاء الكثير من المنظمات واستمراريتها في عالم اليوم مرهوناً بمدى التزام تلك المؤسسات بمبادئ وتطبيقات الجودة ومدى تبنيها من الإدارة العليا في تلك المنظمات ، فعالم اليوم يعيش في حالة من المنافسة الشرسية التي لا تهدأ لحظة واحدة ، وأصبح معيار المفاضلة الوحيد بين السلع وبعضها البعض وبين الخدمات وبعضها البعض هو مدى إشباع تلك السلع أو الخدمات لاحتياجات عملائها الحاليين والمزبقيين ومدى ملاءمتها للفرش التي قدمت من أجله. ومن ثم أصبح ارتباط الجودة بمفاهيم مثل الاستمرارية والتحكم في سب الربحية والمصنع السوية أمراً لا يمكن له أصوله العلمية التي تستند إلى علوم تطبيقية ودراسات واقعية عميقة.

2. نظرية تاريخية:

نشأة وتاريخ الجودة ومراحل تطورها

كانت جودة المنتج تعتمد بشكل رئيسي على مهارة الحرفي أو الصانع الذي كان مسؤولاً عن صناعة المنتج في جميع مراحله ، ثم قدم العالم **Taylor** فكرة تحديد مسؤوليات التعامل ويسمى مبدأ التخصص وتقسيم العمل ، بحيث تقسم المهامات أو المهامات إلى إطار معين ، بعد ذلك المراحل في العالم **Shewhart** مبدأ الطرق الإحصائية في فحص قدرة أداء العملية الإنتاجية ، ومن ثم تطور مفهوم الجودة لينتج إلى الإدارة العليا في تطوير المنتج. لكن التطور الحقيقي لمفهوم الجودة بدأ فعلياً بعد سنوات الحرب العالمية ، وقد شهد هذا المفهوم عدة مراحل منذ عصر الثورة الصناعية مروراً بزمن الحرب وما بعدها. وقد شهد هذا عصر الثورة الصناعية (قبل عام 1900 م) : كان الحرفي أو الصانع مسؤولاً عن صناعة المنتج في جميع مراحله ولم تكن مسألة جودة المنتجات تشغل الصناع في ذلك العصر إلا في شكلها البدائي بواسطة ملاحظ العمال.

ومرحلة الفحص أو التفتيش **Inspection** (1918 - 1937) : وكان مفهوم الجودة في هذا العصر محصوراً في عملية الفحص ، والفحص هو عملية لفصل المنتجات الخفية عن المنتجات المقبولة.

وعصر ظهور المبادئ الإحصائية (1937 - 1960) : أنشأ العالم شيوهارت



إتحاد الموانئ البحرية العربية

الاجتماع السادس للجنة الفنية الدائمة لتنمية المهام البشرية وتنسيق التعاون بين مراكز/ معاهد التدريب بالموانئ البحرية العربية

وقد قام السيد اللواء بحرى/ عصام بدوى - أمين عام اتحاد الموانئ البحرية العربية باستعراض الموضوعات ودارت مناقشات بناءً من السادة أعضاء اللجنة الفنية.

وقد خلصت اللجنة للتوصيات التالية

- 1 - حصر مراكز / معاهد التدريب والتكوين وكليات النقل البحرى في البلاد العربية وبرامجها وإمكانياتها التدريبية وإعادة مخاطبة وزارات النقل بالدول العربية لإستكمال العمل في موعد أقصاه نهاية عام 2008 وذلك لعرضه على المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب في لوبته التالية (أبريل 2009).
- 2 - قيام الأمانة العامة لاتحاد الموانئ البحرية العربية بعرض الموقف لحالي على مجلس وزراء النقل العرب بناءً على توصية اللجنة الفنية لنقل البحرى.
- 3 - ضرورة إيجاد إستراتيجية تقييم (Evaluation Form) لبرامج التي تم إنجازها لعرضها على اللجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية.
- 4 - تكليف معهد تدريب الموانئ بإعداد دورة تدريبية عن كيفية وضع خطط تدريبية سنوية.
- 5 - ضرورة تجاهب الدول الأعضاء لإرسال مطالبها التدريبية لإعداد الخطة المستقبلية والتفاعل مع الدورات للطلبة وطبقاً لقرار مجلس إدارة الاتحاد.
- 6 - ضرورة تحديد ميزانية الدورات تدفع على ما يتحمله الاتحاد وللمعهد القائم بالتدريب والجهة المولدة منها المتدربين.
- 7 - ضرورة تعيين مسئول دائم ونقطة الاتصال (Focal Point) بين اتحاد الموانئ البحرية العربية والإدارات الجبرية بالدول العربية فيما يخص التدريب.
- 8 - قيام الأمانة العامة لاتحاد مع معهد تدريب الموانئ والشركات المهتبه بها بالتدريب بوضع خطط تفصيلية من الدورات التي قام السادة أعضاء اللجنة باختيارها للعام القادم 2009 ، يتضمن الخطة:
- 1 - مكان انعقادها
- 2 - أسم الدورة التدريبية
- 3 - عدد المتدربين
- 4 - الكلفة
- 5 - التاريخ
- 6 - تعرض على مجلس إدارة الاتحاد في اجتماعه القادم (أول نوفمبر 2008) للتصديق .
- 9 - إخطار السادة الدول الأعضاء بالخطا وتفصيل الدورات بعد اعتماد الخطة من مجلس إدارة الاتحاد.
- 10 - تم تنفيذ عدد من ورش العمل بمعهد تدريب الموانئ بتاريخ 10/14/2008 بعنوان .
- التدريب البحرى
- رفع كفاءة عمالة الموانئ

عقدت اللجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية وتنسيق التعاون بين مراكز / معاهد التدريب بالموانئ البحرية العربية اجتماعها السادس بمدينة الإسكندرية - ج م ع الفترة من 13-14 أكتوبر 2008 ، بحضور معنى الدول العربية التالية

- (1) المملكة الأردنية الهاشمية
- (2) الجمهورية التونسية
- (3) الجمهورية العربية السورية
- (4) دولة فلسطين
- (5) جمهورية مصر العربية
- (6) كذا حضر الاجتماع معنى كل من :



لواء/ عصام بدوى

(معهد تدريب الموانئ) - مدينة ميناء الإسكندرية- هيئة قناة السويس- شركة الإسكندرية لتناول المأكولات والبضائع- الشركة القابضة لنقل البحرى والبرى - شركة الطول المتكاملة للموانئ - شركة الغدات البيئية والبيترالية (بيسكر) وفي بداية الاجتماع ألقى السيد اللواء بحرى/ عصام بدوى - أمين عام اتحاد الموانئ البحرية العربية - كلمة ترحيب بالسادة الحضور شرح أهمية اللجنة وبرنامجه العمل.

وقد تناولت اللجنة المذكرات الواردة بجدول الأعمال والفصاحة بالآتي بالمناقشة:

- 1 - المناقشة على بنود جدول الأعمال
- 2 - متابعة ما تم تنفيذه من ترميمات الاجتماع الخامس للجنة
- 3 - عرض توصيات الاجتماع الخامس (السابق) للجنة تنمية المهارات البشرية على مجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية رقم (36)
- 4 - تقرير شواح من الدورات التدريبية التي تم تنفيذها خلال عام 2008 .
- 5 - عرض مخطط التدريب لدم 2009
- 6 - مقترحات لتعديل أداء اللجنة
- 7 - ما يستجد من أعمال
- 8 - موعد ومكان انعقاد الاجتماع السابع للجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية .

بطولة العالم للصيد الشاطئي لشباب بمصر عام 2009

أكد اللواء أ.ح/ محمد الديب المرشح لرئاسة الاتحاد المصري لرياضة صيد الأسماك عن أمل جميع هواة صيد الأسماك في إنجاح تنظيم بطولة العالم لصيد الأسماك الشاطئي للشباب بمصر عام 2009 بعدما أسند الاتحاد الدولي لرياضة صيد الأسماك للاتحاد المصري شرف إقامتها بمصرنا الغالية.

جاء ذلك عقب القرار الذي أصدره سعادة المهندس/ حسن صقر رقم 167 لسنة 2008 بإعتماد الاتحاد المصري لرياضة صيد الأسماك اتحاداً رياضياً حاصماً بذلك أي خلاف في وجهات النظر.

حيث ينتظر إنعقاد الجمعية العمومية القادمة للاتحاد في نوفمبر 2008 والتي يشتمل جدول أعمالها على انتخاب مجلس إدارة جديد للدورة 2008/2012.



ويعد اللواء أ.ح/ محمد الديب الرئيس السابق للاتحاد أقوى المرشحين وقد أكد أن أولى أهدافه للاتحاد هو العرض على ترشيح مصر لتنظيم فعاليات عالمية متعددة منها: تنظيم بطولة التماسه على الصيد بالجر بالبحر الأحمر عام 2010 كلا بطولة العالم الثالثة لرياضة الصيد بالجر 2010 أيضا.

ويطلق معظم الهواة أمهم على إعادة إحياء هذا الاتحاد.



رئيس مجلس الإدارة
نائب رئيس مجلس الإدارة
وأسسة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
ينعون يميزد من الحزن والأسى

السيد الفاضل / جورج إلياس سابا
داعين الله عز وجل
أن يتقبل الفقيد العزيز بواسع رحمته
ويسكنه فسيح جناته
ويلهم آله وذوية الصبر والسلوان

صناعة النقل البحري تواجه تحديات التدريب

عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

تعتبر صناعة النقل البحري أحد دعائم العولمة أو العالمية GLOBALISATION ففسن
أسطول النقل البحري العالمي تحمل أكثر من 95% من إجمالي التجارة العالمية.



وتتكون صناعة النقل البحري في أي دولة من قطاع متحرك MOBILE وقطاع ثابت FIXED وأما على القطاع المتحرك في إدارات تشغيل السفن وأعمالها، والسفيرة البحرية سواء تأجير السفن أو بيعها أو شرائها، وشركات التأمين البحري ومكاتب الشئون القانونية وتنسيب المزارعة، ومكاتب الخبرة والاستشارات البحرية وكلاء بيع القواعد ومكاتب تمثيل الملاحة، الخ. وهذه جميعها يمكن أن تتواجد في أي مكان في العالم وتعتمد في عملها على الاتصالات وعلى الجودة في الأداء وعلى تقليل التكاليف.

أما القطاع الثابت فيشمل خدمات الموانئ من إرشاد وإطر وإنقاذ السفن، والتوكيلات الملاحية، وورش بناء وإصلاح السفن، ومكاتب معاينة البضائع وأثار الحوادث البحرية، الخ. وهذا القطاع يجب أن يتواجد في الموانئ ولا يمكنه القيام بأعماله بالكادار الغير متخصصة من ذوي الخبرة السابقة.

وهذا يشكل في معظم الدول التي لا تملك العدد الكافي من البحارة مثل إنجلترا ومعظم الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية واليابان وأستراليا وغيرها. فهناك عجز في القوى العاملة البحرية ذات الكفاءة والمهارة إلى التدريب العملي والخبرة في الأسطول التجاري التي تعتبر أفضل الطرق لإعداد الكادار اللازمة للمهن المكللة لصناعة النقل البحري.

وبالرغم من أن المملكة المتحدة تعد دولة عظمى في إغراز الكادار البحرية، إلا أن لندن قد احتفظت بكونها مركزاً لنشاطات بحرية مثل السفيرة البحرية والتحكم البحري والمحاكم البحرية والتأمين البحري والمستندات التجارية البحرية حتى إن معظم العقود البحرية تنص على الرجوع إلى القانون الإنجليزي والتحكم في لندن. وهذا يدل على أن معظم المهن في صناعة النقل البحري لا تحتاج إلى ذوي الخبرة العملية على ظهر السفن، أن التعامل لممارسة هذه النشاطات يكون بالدراسة المتخصصة والخبرة العملية بممارسة العمل في تلك النشاطات. فإلى جانب الإرسات للمعاينة بالمعاد البحرية، توجد مؤسسات متعددة ولها مكائتها، تقدم تدريب مناسباً وخاصة هؤلاء الذين يريدون العمل في المهنة البحرية ويريدون أن يتقدموا فيها وكذا الشباب الذين يريدون الانضمام إلى العمل في صناعة النقل البحري بين العمل على ظهر السفن التجارية.

وخطة التدريب في تلك المؤسسات تقدم تفهيم العمل في النقل البحري تلبية لدراسة مركزة للوضويعات التخصصية مثل تأجير السفن والتأمين البحري والقانون البحري وتجارة الفوطيل الملاحية والتوكيلات للملاحة في الموانئ والنقل متعدد الوسائط وتحويل عمليات تشغيل السفن، الخ. وبهذا يتم تأهيل المبتعثين على تولى المسؤوليات في قطاعات الصناعة. وكذا جذب الشباب إلى العمل في صناعة النقل البحري دون التأهيل للعمل على ظهر السفن التجارية فالمر يحتاج إلى تقديم دراسات مستفيضة في الأعمال التخصصية وليس مجرد معلومات عابرة للدراسين ضمن دراساتهم البحرية وذلك لكي تكتمل قدرة سلسلة الإمداد في صناعة النقل البحري بخدمات قوية. ولناظر أن أكثر المناهج الدراسية جذبا للدارسين هي التوكيلات الملاحية في الموانئ وتجزير الفارغات على السفن البضائرية ثم تجارة الفوطيل للملاحة وتأجير السفن، أما دراسة القانون البحري والتأمين البحري والشؤون المالية وحسابات تشغيل السفن فقلها مناهج أقل جذبا لهؤلاء الدارسين.

وأخيراً فإن العمل في السفن للتجارية ليس أليفاً ولكنه مرحلة للذين يرغبون في الحصول على الخبرة البحرية ثم الانتقال للعمل في الأنشطة الربحية والمكثلة لصناعة النقل البحري.

وكثير من أنظمة هذه الصناعة لها جذور عميقة في علم الهندسة الميكانيكية وهندسة تصميم وبناء السفن والإقتصاد والماليات والقانون البحري إلى جوار العمل البحري على ظهر السفن وإدارة تشغيلها، الخ. لكن صورتها لدى الرأي العام لا تتسم بالديج وثناء اللائقين بها. فمفطر الطيور البحرية الميلة بالزيت والشواطئ الملوثة بالزيت تجعل الرأي العام يرى أن الصناعة في مصدر كبير لتلوث البحار وإفاعة للطيور والأحياء المائية، وأنها بصفة عامة مقصرة في المحافظة على نظافة البيئة.

وبالرغم من أن هذه الحوادث يمكن اعتبارها فرتية تماماً وإستثناءً لكنها تظهر بوضوح أمام المتخصصين للفتن والسياسيين الذين يشاهدون الآثار العنيفة للشواطئ والطيور الملوثة بالزيت عبر شاشات التلفزيون. أما ما تقدمه صناعة النقل البحري من فضل في خدمة الإقتصاد العالمي ورفاهية الشعوب فإن ذلك إما أن الضعيف لا تتكره أو أنها لا تعترف.

والفهم لدى عامة الشعب هو أن صناعة النقل البحري هي مجرد العمل في سفن البحرية التجارية، ولهذا تقيم للمعاد البحرية بإعداد الكادار للعمل على ظهر السفن التجارية فقط، وهذا يعتبر فهماً قاصراً، فبالإضافة إلى مهنة العمل في السفن التجارية فإن صناعة النقل البحري تشمل مهنة أخرى كثيرة مثل تصميم وبناء السفن والهندسة البحرية والمعاينات البحرية SURVEYING والسفيرة أو الوساطة البحرية SHIP BROKING والتحكم وفق القانون البحري ARBITRATION والتأمين البحري والعمليات التجارية في تشغيل السفن COMMERCIAL SHIPPING.

وتحويل تشغيل السفن SHIP FINANCE .. الخ. ويعض هذه المهن والأعمال المكللة في صناعة النقل البحري تتطلب خبرة عملية على ظهر السفن التجارية، لكن الكثير منها لا تتطلب مثل هذه الخبرة العملية. فالويلات التي تحتاج إلى خبرة عملية سابقة هي إدارة أعمال السفن والعمل في خدمات السفن والموانئ حيث تعتمد الأخيرة العملية المعاصر الأساسي للأغلبية للعمل في تلك المهن. أما المهن الأخرى فيمكن القيام بأعمالها معرفة السفن والبضائع والجغرافيا والأسواق التي تعمل فيها.



النافسة والخصخصة في الموانئ

الجزء الأول



بقلم دكتور / أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الاقتصادية
أجرت شركة استشارات ميناء هامبورج ومركز البحوث واستشارات النقل البحرى دراسة
عن إعادة هيكلة الموانئ المصرية لحساب وزارة النقل.
ولقد تضمنت الدراسة جزءا عن الخصخصة والمنافسة فى الموانئ ولقد سبق عرض
ما ورد بالدراسة عن خصخصة الخدمات بالموانئ المصرية فى مقالات سابقة بعنوان
"شركات الحوايت خصخصة أم ععمة".
ونعرض فيما يلى ملخصاً لأهم ما ورد بها خاصاً بالخدمات البحرية مثل القطر
والإرشاد والتي تتم حتى الآن بمعرفة هيئات الموانئ.

لمحة حوايت شرق بورسعيد أن تكون الميناء المحورى فى الترانزيت من منطقة البحر الأبيض.

2 - **الخصخصة وإعادة التنظيم** كهدف فى هياكله الموانئ الحالية؛
 إزالة المعوقات تعذر هذا رئيسياً من سياسة الموانئ المصرية ليكون لها وضع فى شرق البحر المتوسط المنافسة بين الميناء وبين الموانئ تعتبر قوة محركة لزيادة الكفاءة والتصدير المناسب للخدمات المقدمة، والتأثير الإيجابي الذى من الممكن أن يتحقق عندما يتم تأسيس المنافسة بطريقة عملية يمكن أن يكون:

- إتجاه القوى نحو إحتياجات المستفيدين وميحتاجات السوق.
 - انخفاض التكاليف وانخفاض العتبات ثمة لذلك وانخفاض مستوى الأسعار،
 - ارتفاع نوع الخدمة وزيادة الإنتاجية.

- زيادة الحوافز (تطبيق نظم إدارة حديثة ووسائل اتصالات متطورة، تكامل تكنولوجيا لخدمة النقل من ألبال للباب، وتطبيق نظم تسويق حديثة).

- الحاجة الضرورية والماسة إلى برنامج شامل للخصخصة وإعادة التنظيم لقطاع النقل البحرى للوصول إلى درجة عالية للمنافسة، والفكرة الرئيسية هي: الوصول إلى المنافسة الفعلية داخل الموانئ وبينها.

- المنافسة بدرجة عالية داخل الميناء لها تأثير إيجابي على المنافسة بين الموانئ فى مختلف الخدمات.

- التكاليف الثابتة الكبيرة تولى إلى وجود حاجة قليلة للتقليل على الحواجز التى تولى إلى تخفيف المنافسة فى التكاليف.

3 - **إعادة التنظيم والتعاون فى هياكله الموانئ**؛

أحسن الطرق لتصميم سوق الموانئ هو: المنافسة، خاصة وأن الموانئ والمنحطات على قدم المساواة والمعاملة الموحدة سواء من الحكومة أو هيئات الموانئ.

أساس المنافسة الكفء هو تكوين هيكل الملكية الخاصة حيث يكون للمستثمرين حرية إتخاذ القرارات باستقلالية والميزة الرئيسية للمنافسة هي فى إمكانية توفير واستغلال هيكل التشغيل التنظيمى الذى يستجيب مباشرة لتغيير فى أحوال السوق.

التعاون فى الموانئ المصرية الذى يتم من خلال عمليات الإصلاح يلزم أن يتم من هيئات الموانئ المستقلة ومشغلي القطاع الخاص بدون تدخل سياسى.

ومسانحات التعاون تتمثل فيما يلى:

- بناء مجموعات ضغط بهدف التأثير على سياسة النقل لصالح الموانئ.

- تنمية مشروع عام يعطى التطوير فى التبادل الإقليمى للبيانات بالموانئ المصرية.

وبإتباع إستراتيجية عامة لتنسيق والتواجد فى السوق العالمى يمكن الموانئ والمحطات المساهمة فى تكاليف إنشاء مكاتب فى تكاليف إنشاء مكاتب فى أوروبا والشرق الأقصى وأمريكا لتحقيق اتصال أمتب مع عملائهم.

الوضع التنافسى الموانئ المصرية يلزم أن يعتمد على هيكل ودرج القانون المقترح الذى يسمح لهيئات الموانئ أن تكون مستقلة مالياً ومكتفية ذاتياً ويؤاداة تدفع إلى خلق مناخ مناسب للإستثمار، وأن تكون هيئات الموانئ جزءاً من القطاع الخاص ليكون وضعها أفضل من مورها فى التأثير على التشغيل من خلال إطار تنظيمى مكثف.

عملية التحول

1 - خصخصة الخدمات البحرية؛

حركة السفن،

نقل هياكل الموانئ مالكة المعدات ويتم تجديدها وإحلالها بالموانئ وتعد الهيئات عدد خدمات مع إحدى الشركات لتقديم ومراقبة حركة السفن وصيانة المعدات.

الإرشاد: يتم خصصته كلياً ويتم بيع وحدات الإرشاد على شركة لتشغيلها طبقاً لترخيص وتحصل الشركة على مقابل الخدمة من أصحاب السفن طبقاً للتعريفات التى تضعها هيئة الميناء ويرتبط عدد العقود بحجم الحركة، ويمكن لميناء الإسكندرية إستيعاب 2-3 شركة، وشركة واحدة لكل ميناء آخر.

القطر: يتم خصصته كلياً ومن المقترح طرح مناقصة لهذا الغرض ويتم بيع وحدات القطر للمزاد الذى يقوم بالتشغيل طبقاً لتشغيل العالى والقواعد المحلية، ويتم تشجيعه استخدام العمالة وينتج عدد الزاد بناء على مناقصة.

الرسو: يتم خصصتها كلياً، ويتم منح الترخيص بها لشركة محلية حيث إنها تحتاج إلى إستشارات متدونة ومعلومات قليلة.

صيانة المساعدات الملاحة؛ يتم الاحتفاظ بملكيتها لهيئات الموانئ حيث تعد عدد خدمات مع إحدى الشركات الخاصة لإصلاح وصيانة لمعدات.

غرفة الملاحة؛ جميع شركات النقل البحرى سواء كانت قطاع عام أو خاص أعشاء بغرفة الملاحة التى أنشئت طبقاً للقرار الوزارى رقم 13 لسنة 2000 حيث يوجد أربع

غرفة للملاحة، واحدة فى كل ميناء

غرفية غرفة الملاحة إقليمية وضربوية المصنوع على ترخيص من هيئة الميناء لمزاولة العمل بالميناء سواء بالتشغيل أو الرقابة.

تقوم غرف الملاحة بإخطار بائى انحراف أو خطأ من الأعضاء إلى قطاع النقل البحرى

أو هيئة الميناء المختصة التى يوفد الترخيص لبعض الوقت، وغرفة الملاحة تتلقى العضو عن طريق لجنة وأقصى عقوبة تكون بغد عضوية الفرد أو سحب الترخيص.

كما تقوم غرفة الملاحة بتدعيم الأعضاء فى مغادرتهم من الحكومة أو الهيئات الأخرى، وكذلك ترافق وتقوم بوظيفة تنظيمية طبقاً لتعليمات التى يضعها قطاع النقل البحرى، ومن المهم أن نفرق بين مستويات الهيئات والوظائف التنظيمية، وفى هذا المجال فإن

غرفة الملاحة البحرية سوف تسمى منظمة إقليمية فى منظمة النقل البحرى بهدف رئيسى هو حماية أعضائها فى الأمور الخاصة بالنقل البحرى وسياسات الموانئ وتشغيل السفن، وعلى الوجه الآخر لا ترافق الأفراد أو تساعد فى مراقبة النظم العامة الخاصة بالملاحة.

بالأسواق.

2 - التنافسية فى الموانئ المصرية؛

1 - **المواءمات فى الموانئ المصرية؛**

مخطط البعثات المحلية يتم تداولها خلال ميناء الإسكندرية/ الدخيلة، ونسبة أقل يتم تداولها فى موانئ بحال وبورسعيد وموانئ البحر الأحمر.

أطول الطرق التى تربط المناطق المحيطة بالسكان ومحطات تداول البضائيات بالموانئ متساوية تقريباً، وعلى ذلك فإن كل الموانئ تقلل على قدم المساواة فى منافستها على جذب البضائيات المحلية.

الميناء الهام فى تداول حوايت الترانزيت فى السوق المحلية هو ميناء تيماء، ويرتفع

تأثير المنافسة والخصخصة في الموانئ

5 - توصية تقنيا المنافسة في صناعة الموانئ البحرية:

- الحاجة إلى المنافسة داخل الميناء : ضغط السوق الذي ينشأ من المنافسة داخل ميناء يتطلب بناء حوافز لبقاء هيكل تشغيلي كجسء العمل منع عقود الإلتزام بين محطة ميناء الإسكندرية والنخيلة من الحمصى به وسوف يلاى ذلك إلى مع هيكل سوق الاحتكار وينشط المنافسة داخل الميناء

- الحاجة إلى تخفيض الأسعار حيث إن المنافسة في تأدية الخدمات البحرية تخفض بشدة تكاليف هذه الخدمات ولهذا فإن الخدمات البحرية يجب خصخصتها وأن يتم تدعيم المنافسة ما أمكن.

تحديد واجبات التشغيل فيما يتعلق بمستوى السلامة والمراقبة المناسبة بهيئات الموانئ تؤدى إلى تجنب إنخفاض السلامة بألياءا ومراقبة الأسعار تتم عن طريق بنود التعاقد فيما يتعلق بعمته وتنظيم الأسعار.

- سوف تخلق هيئات الموانئ هيكل سوق المنافسة وتحصى نتيجة عملية المنافسة من الميل إلى الاحتكار التي يخلقها مشغلي الميناء أو الطرف الثالث، ويمكن التأثير على السوق بعدد عقود الإلتزام لشغلي الميناء والخدمات البحرية وهناك مجالات أخرى للتأثير مثل العقيد من الباطن والالتزامات التشغيل ومدة التعاقد، وقواعد السوق ستكون متماثلة للمشغلين للتنافسين في السوق.

- المنافسة العملية يمكن تكميلها عن طريق المراقبة المباشرة لاحتياجات العقد ووضع نظام للوزاات ونتيجة تطبيق إطار العمل ومن أجل منع مشاكل تطبيق التنظيم فإن تنظيم التعريفات يتم مراقبتها بطرف ثالث مثل قطاع النقل البحري أو لجنة متخصصة.

- التعاون طويل الأجل في شكل إدارة تشغيل الموانئ مع خطوط الحاويات الكبيرة يمكن مشاهدته في الترانزيت، وما تم تطبيقه لبقاء شرق بورسعيد يمكن مثلا يقدم ميناء نسياء، حيث يتم إنشاء شركة ميناء لتداول الحاويات مع مجموعات الناقلين التنافسين، فحصول أيضا بيع أسهم من رأس المال للقطاع في حالة الخصخصة.

- السياسة البحرية يمكن أن تعطي حوافز التعاون الكفء من خلال:

- إشراك محدة للناقلين مثل الشركات الصغيرة والمتوسطة لا يتم معالجتها بالناقلين الوحيد أن يكون هناك وسيلة محددة يمكن من خلالها تطوير التكاليف الاقتصادية للأشعة المنسقة.

- يمكن تنفيذ سياسة مواجهة التكتل بطريقة يلخذا فيها لاحتياجات السوق الدولية في الإختيار . وطبقا لذلك فإن التعاون الذي يدعم المنافسة على المستوى المحلي يسمح به لتكثير الميناء على وضع المنافسة العالمية للموانئ.

- يدعم ميناء نسياء وبورسعيد غرب طاقاتها في تداول البضائع لتعويض خسائرها المحصلة في أعمال الترانزيت، التوسع في تداول البضائع المحلية تحتاج إلى تدعيم وضعها بالمنطقة الخلية التي تشهدها هذه الموانئ، وتقنية مرفوها من التوجيستن من خلال سلسلة النقل من الباب الباب، واستخدام تكنولوجيا المعلومات الحديثة في علاقاتها مع العملاء والسوق.

- هيئات الموانئ ومشغلي القطاع الخاص يطبقان وسائل تقوية المنافسة وتدعيم وجذب التجارة.

وهذا التعاون يجب أن يخلق تجميع وربط النقل المشترك وتقديم الخدمات ذات القيمة المضافة. وقيام الموانئ العمرة أو المناطق الحرة، وقيام وتأسيس شبكة تكنولوجيا المعلومات، وزيادة تداول البضائع المنتمية . وقيام إصدار المشغلين، وتدعيم التخزين الكبير، وضعات التوزيع والتجسبات، وإنشاء ورش الإصلاح، وإنشاء مساحات الحاويات المنخفضة الأسعار، وتقديم الخدمات التي يعتمد عليها البضائع، وإنشاء المحطات الداريلية الحاويات، وتيسيط الإجراءات الجمركية، وتشغيل شركات متخصصة بنظم عقود الإدارة وتكثيف الترويج للمعاملن بالموانئ لتدعيم التخصص، وتقديم الخدمات للبضائع والحاويات بسرعة في وصول البضاعة، وتطبيق قواعد التخفيض على الشرائح، وتحسين التخطيط والتشغيل للسفن... إلخ.

هذا مخلص ما ورد بالدراسة عن الخصخصة والمنافسة بالموانئ المصرية، وستعوض في العدد القادم تطور الوضع المالي لهيئات الموانئ منذ إجراء الدراسة حتى الآن.

ليس هناك مفهوم واحد لعملية التحول للخصخصة وإعادة التنظيم مقبول حاليا. وعلى كل دولة أن تحدد أولوياتها وتؤسس ترتيباتها التجارية التي تحقق أغراضها وحيث تكون متناسقة ومتناغمة مع تاريخها وثقافتها وقيماتها . وفيما يلي بعض الأسس التي تخدم هذه الأهداف .

- الأمور الخاصة بالمعاملن لها دور هام في مرحلة التحول والمشاكل في هذا المجال يمكن أن تؤثر أو تمنع الخصخصة الناجحة.

- إعادة التنظيم والخصخصة وأساليبها وطريقاتها يجب أن تكون واضحة منسقة ويعتمد عليها.

- برنامج الإصلاح يجب أن يتضمن الرغبة الأكيدة في تحقيقه في إطار وقت محدد. يجب أن تكون خدمات الموانئ المطلوبة خصخصتها مقبولة ماليا.

- ألا ترتبط سياسة تنمية الموانئ وأهدافها مع مسائل سياسية أخرى مثل السياسة الاجتماعية.

- مرحلة التحول يمكن أن تكون موزة ولذا تزداد القابلية.

4 - نظرية المنافسة في صناعة الموانئ البحرية:

منذ عام 1998 فتح سوق الموانئ جزئيا للقطاع الخاص لتشغيل بنظام منح التراخيص، ولم تنمو المنافسة داخل الميناء إستجابة لبرنامج الإصلاح ولكن كم ما يلي

- مستوى إستثماري ضعيف.

- تدوير في أحوال المعاملن.

- تشابك إطار العمل القانوني.

ويمكن الإشارة إلى ثلاثة عيوب رئيسية:

- عدم مناسبة وعدم تناسق التراخيص التي منحتها هيئات الموانئ.

- عدم وجود مراقبة على التراخيص الممنوحة من جانب هيئات الموانئ.

- غياب المقاييس المرفة وغياب الدعم القانوني لإعادة هيكلة شركات قطاع الأعمال.

- التجربة السلبية لم تكن دافعا لمراجحة أو البيله في جهود الإصلاح، وعلى العكس تحتاج عملية التحرير إلى الإستمرار ولكن بأساليب وطريقة عملية أخرى، ويمكن تضييق الخطوات التي يمكن إتباعها فيما يلي:

الخطوة الأولى: تنفيذ برنامج إعادة هيكلة إدارة الموانئ وتشغيلها خاصة فيما يتعلق بخصخصة شركات قطاع الأعمال العام المملوكة للدولة.

الخطوة الثانية: خلق إطار عمل منظم حديث يغطي لاحتياجات العقد مثل الكفاءة المالية ومستوى المهارات المطلوبة، وقواعد التعاقدات المرفعة، وأن يطبق إطار العمل هذا بكل الأطراف المعنية بنفس الأسلوب، وأن يراعى مرافقة بضمم هيئات الموانئ والجهات الأخرى المختصة بمواجهة التكتل وأن يكون هناك ميكانيكية ثابتة للتطبيق.

الخطوة الثالثة: تأسيس منافسة داخل الميناء لأي نوع من التشغيل البضائع.

الخطوة الرابعة: خلق منافسة إضافية من خلال إنشاء أسواق جديدة عن طريق تعاقدات فريغ لوظائف محددة بألياءا.

الخطوة الخامسة: تشجيع المنافسة داخل الميناء للخدمات البحرية : القطر والإرشاد إلخ ..

إنشاء منافسة من طريق منح ترخيص أو عقد التزام للمشغلين الذين يستوفون شروط التعاقد المحددة مسبقا بهيئات الموانئ.

سكنون المنافسة محدودة لكل أنواع البضائع المحلية ويرجع ذلك إلى وضع المنطقة التي يخدمها الميناء من جهة ومن جهة أخرى على أساس النمو الثابت لسوق الحاويات المحلية في مصر، وسوف تتنافس كل من الإسكندرية (المحطتين) وبورسعيد وكذلك ميناء جزئيا البضائع التي تنقل إلى أو من القاهرة الكبرى في حين أن البضائع الخاصة بمنطقة الإسكندرية سوف تكون من نصيب ميناء الإسكندرية.

ومن المتوقع زيادة حدة المنافسة بين الموانئ لمنطقة شرق البحر المتوسط خاصة أعمال الترانزيت ووصفة خاصة عند تشغيل ميناء شرق بورسعيد، وذلك بسبب قرب السوق التي تنشأ لشغلي السفن الكبيرة شاملة أنشطة النقل متعدد الوسائط واللواقي القوية للشاحلين.

ومن المتوقع أن يتهدد سوق ميناء نسياء وغرب بورسعيد من ميناء شرق بورسعيد.

سلطة الدولة في عصر المعلومات

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالي والإقتصادي

أن سلطة الدولة تعني قدرتها على ممارسة وظائفها الرئيسية سواء التقليدية (تنفيذية وحفظية وقضائية) أو الوظائف الحديثة لها وهي حماية الاستقلال وتأكيد سيادة الدولة وحفظ الأمن الداخلي - ومما لا شك فيه أن التقدم التكنولوجي في الاتصالات ونقل المعلومات قد أثر في إمكانية الدولة بالنسبة لقيامها بوظائفها - وتبدو هذه الظاهرة واضحة فيما يتعلق بالدول النامية التي تسمى حكوماتها جاهدة للحفاظ على استقلالها باعتباره حصيلة نضال وطني يستحيل التزطير فيه وعدم تمكين الدول الاستعمارية السابقة من نيل هذا الاستقلال. وأصبح هذا التمسك بالاستقلال سرباً في ظل تلك الدول الكبرى القدرات التكنولوجية المتقدمة في مجال الاتصالات حيث تستطيع هذه الدول أن تخترق الدول الصغرى - ألا أن هذه الدول تحاول أن تحمي نفسها واستقلالها وممارسة سلطتها للحفاظ على أمنها القومي - ولكن الدول الكبرى تسعى لتحقيق مصالحها التوسعية الضخمة بالتدخل في شئون غيرها من الدول الصغيرة - أي بعبارة أخرى أن سلطات هذه الدول الصغيرة تتعرض للأضعاف نتيجة قهر الدول المتقدمة - وهذا يعني أن الدول الكبرى تعمل على تقويض المنظمات القوية بالدول الصغرى إلى وحدات صغيرة ويذكر أن يمكن تدفق المعلومات عبر وسائل الأعلام العديدة التي ستقتحم كل المجتمعات المقبلة.

سيادة الدولة وعصر المعلومات

التسمية بحق الحياة الخاصة والحق في الإعلام والمعرفة - في نفس الوقت فإنه يتضمن بعض المسؤوليات والإتزامات حيث أنه لا يمكن منساقاً ومن هذا المنطلق فإنه قد أوجب إحترام حقوق الغير وسمعه وحماية الأمن القومي والنظام العام والأداب العامة - وقد أجمع خبراء الحق الاتصال على تحديد أبرز عناصر ومقومات هذا الحق في الاتصال كحق إنساني شامل للعديد من الحقوق ومن ذلك:

أ - حق الإجتماع والحق في المناقشة والحق في المشاركة وما يتصل بذلك من حقوق تكوين الجمعيات.

ب - الحق في الإستثمار وفي الحصول على المعلومات وفي إبلاغ الآخرين بالمعلومات.

ج - الحق في الثقافة والحق في الإختيار والحق في الحياة الخاصة وما يتصل بذلك من حقوق التمتع الإستثنائية.

ونتيجة لتسارع التطور التكنولوجي للمواطنين في ظل ثورة المعلومات وتطور تقنياتها أصبح هناك ما يمكن تسميته بالصندوق المعلوماتي للأفراد حيث لا يمكن أن نعتدي عليه وهذا الصندوق هو عبارة عن تخزين معلومات استطاع المواطن الفردي أن يجمعها بمأساتيه تكنولوجية حديثة وأن يسترجعها كما يشاء وأن يبلغ عنها الآخرين وأن يتبادلها داخلياً وخارجياً.

صنع القرار السياسي في ظل ثورة المعلومات

أحدث تطور تلقى المعلومات بل حدود وانسبائها داخل الدولة تأثيراً كبيراً على عملية صنع القرار السياسي وتم تحديث هذه العملية من خلال آليات عديدة من أهمها النشر الواسع في كافة المجالات سواء من خلال الصحف والإتترنت والأفلام الصناعية وإذاعة التلفزيون سواء في المستوى الداخلي أو الخارجي كذلك طبع الصحف المحلية على نطاق دولي عن طريق نقلها بالأفلام الصناعية وطبعها داخل الدول الأخرى من ساعد على إنتشار الأفكار وتبادلها بين الشعوب ومحاولات إستثمار الرأي لتتفرع على الإتجاهات السياسية والإقتصادية السائدة للفاعلية على رسم سياسات الدول الكبرى إزاء الدول الصغرى في المناطق السالفة بل يقدم إستراتيجيات هذه الدول إلا أن تعدد المعلومات وكثافتها وتوسع المصادر وإقترار جماعات الضغط على إستثمار وسائل نشر وإذاعة المعلومات ينشأ تذبذباً أو تسمى إلى تحقيق كل هذا من شأنه أن يحدث أثر على صنع القرار السياسي سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة - وقد يلاحظ أن الدولة النظر في حيز الدول الأولى من خروجه هذه النتيجة حيث زالت فكرة منع المعلومات من التفتت من قبل الدولة.

وأخيراً فإنه لا خلاف في ضرورة إحترام وتوسيع حقوق المواطن في المعرفة والاتصال وفي التعبير وفي السؤال وفي النقاش وفي غيره من الحقوق - في نفس الوقت فإنه لا خلاف أيضاً على أن الدولة لا الحق وعليها واجب في الوقت نفسه يتحدد في فرض سياسات إعلامية على أعضائها وشعبها ومن ذلك على وجه الخصوص من حقوق الأفراد في المعرفة فبالرغم من أن الحق في الحصول على المعلومات وإستثمارها في المعرفة والاتصال لا يقع إسمه فيه من تمكين المواطن من السيادة الإعلامية والسيطرة على الأرض والشعب لحماية الأمن القومي والنظام العام.

ويعد قاضي أركون قد وضحت مدى سلطة الدولة في ظل عصر المعلومات ..

والدولة التوفيق

لعل من أهم الآثار لثورة المعلومات وتكنولوجيا الاتصالات تكمن في التكتل الترويجي لسيدة الدولة بين إختيار أو إدعاء منها - فهناك تقسيم واضح في النظريات التطبيقية لفهوم السيادة بين الجانب القانوني والجانب السياسي - فيشير الجانب القانوني لسيدة الدولة أن السيادة مئة من صفات الدولة قوامها الإستقلال القانوني في مواجهة غيرها من السيادة الأخرى - بمعنى أن القانون الدولي مثلاً هو الذي يحدد حدود العلاقات بين الدول وبكيفية ممارستها سيادتها إزاء الدول الأخرى - أما الجانب السياسي لفهوم السيادة فإنه يرى أنها تعني قدرة الدولة الفعلية على تأكيد ذاتها في المجال الدولي بحرية كاملة دون إمتثال لأي سلطة خارجية أو طرفها المحلي على تحقيق الإستقلال والإرادة الحرة في المجال الدولي دون الخضوع لأي طرف دولي آخر - وهذا يعني أن الدولة لا القدرة على السيطرة على إرادتها ومقرراتها بحرية كاملة.

ولذلك فإن هناك نوعاً نوعاً من السيادة القانونية والسياسية ماً - ودول أخرى تتمتع بالسيادة القانونية دون الجانب السياسي - ويرجع ذلك إلى التقسيم في توزيع القوة والقدرة التكنولوجية - فالدول المتقدمة هي دول كبرى تستثمر حماية سيادتها القانونية والسياسية ثم إقتدار الدول غير المتقدمة المخروبة بالدول الصغرى أو الدول النامية لقدرتها على ممارسة سيادتها - وفي الوقت نفسه لا تستطيع هذه الدول الصغرى الصمود في مواجهة الدول الأخرى على التثقل في شئونها ويتجاوز حودها السياسية نظراً لضعف قدرتها التكنولوجية بصفة عامة - وهذا بالمعنى العادى في مجال المعلومات وتكنولوجيا الاتصالات حيث أسهمت الثورة المعلوماتية والاكتشافات العلمية في مجال النقل والاتصالات ونقل المعلومات بين الأقاليم الصناعية وقنوات المعلومات في إحداث تأثير واضح على مفهوم سيادة الدولة - فصبغت الممارسة الفعلية لظاهر السيادة تتحقق بقدرة ما تحوز الدول أو يتيسر لها من إمكانيات يبرهنا التقدم التكنولوجي والتمس في كافة المجالات وإدعاء العالم الآن أمام تقنيات جديدة في عصر المعلومات حيث أن هناك بعض الدول لا القدرة على ممارسة السيادة الكاملة في مقابل دول أخرى ليست لديها هذه القدرة - ولم يعد التمييز بين التسمية القانونية للسيادة ولكن التمييز بين السيادة السياسية التي أصبحت فاعلاً على الحكم على مدى سيادة الدول أو نقصها ولم تعد الصعود السياسية صيغة المخترق بل أصبحت أقل مهيمنة أمام التقدم التكنولوجي عامة ومجال الاتصالات والمعلومات بصفة خاصة والليزر مثل اكتشاف سيادة الدول أو نقصها - حيث يبرز في مدى ما تمتلك الدول من إمكانيات علمية وتقنية متقدمة وأقاليم الأوسع في هذا الصدد هو قدرة الدول التكنولوجية من طريق الأقمار الصناعية على إختراق الحدود بين إستبداد منها وقدرة إنتقال لإرسال عبر الفلكس وانتقالها عبر البريد الإلكتروني من خلال أجهزة الكمبيوتر وغيرها مما لا تستطيع الدول أن تقف إزاءه والرفض أو القبول أو حتى المقاومة التي قد تستلزم إمكانيات ومفاداة على درجة كبيرة في مواجهة الطرف الآخر.

عصر المعلومات وحقوق المواطن

أن حقوق الإنسان هي حقوق أقربها كلاً الحقوق المدنية والسياسية - ومن أهم الوثائق في هذا الصدد هي الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الصادر عام 1948 - وعصر المعلومات كرس حق المواطن في الاتصال والمعرفة ونقل المعلومات واعتبرت من الحقوق الطبيعية التي لم يعد للمواطنة وأجهزتها وسلطاتها حق ملء أو الحد منه - وهذا الحق كما مره الألبوع يجمع بين طياته العديد من الحقوق الإنسانية الأخرى مثل حق العيش في سلام وحق التعليم والثقافة والحق في



MALLOY

YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS

Alexandria - Dikheila - Damietta - Port Said

Malloy
S.A. 1988
1000
1000
1000
1000
1000
1000



بقلم الدكتور ديان منتصر السكري الخبير البحري الدولي



تمتلك الصومال أطول ساحل في أفريقيا، حيث يبلغ طوله 3300 كم، يبدأ قبالة باب القندب عند مدخل البحر الأحمر مروراً بخليج عدن ويمتد جنوباً حتى الحدود الكينية، في منطقة تعتبر ممراً حيواً للملاحة الدولية. بعد انهيار الحكم المركزي في الصومال عام 1991، أصبحت السواحل الصومالية بدون مراقبة فعلية، وساحة لنشاط متعدد الوجوه تقوم به أطراف محلية وأجنبية، فشركت الصيد الأجنبية استباحتها مقابل دفع علاوات رشاوى لأمراء الحرب، كما أن الشركات الصناعية قامت بطمر المخططات والنشاطات الصناعية فيها بعد عقد صفقات بهذا الشأن مع أمراء الحرب أيضاً.

في المياه الصومالية قبل سنوات، ذك بعضاً اغتطف القراصنة خلال أسبوع واحد 7 سفن أجنبية كانت تعبر المياه قبالة السواحل الصومالية، فيما يصل عدد أفراد طواقم السفن المختطفة إلى 130 معظمهم من ماليزيا وتايلاند واليابان وماليزيا ونيجيريا وإيران. وكانت السفينة الماليزية "ميونجا ميلاي" 5، التي تحمل 30 ألف طن من البتروليوميات إلى سنغافورة قادمة من السويدية آخر سفينة تخطفها مليشيات الصوماليين عبر وقت في قبضتهم قبل هجرة الجمعة الماضية، وكان على متن السفينة الماليزية 36 ماليزيا وخمسة طيلائين. ويصل ذلك عدد حوادث القرصنة في المياه الصومالية 30 حادثاً على الأقل منذ بداية العام الحالي.

ومع أن مجلس الأمن الدولي أصدر قراراً بالإجماع في 2 يونيو (حزيران) الماضي بالسماح للدول التي لها وجود عسكري في مياه المنطقة بالدخول إلى المياه الصومالية الإقليمية لمنع نشاط القرصنة، إلا أن دولاً لم تقم بحماية القرصنة بشكل فعال، وأصبح خطر السفن العربية على المرافئ على ما يرام ومعظم من السفن المختطفة نظراً عناد في السواحل الصومالية. وكانت البحرية الأمريكية قد قامت بمهاجمة القرصنة في 11 أبريل (نيسان) الماضي بسواحل ولاية بنوت بجمال شرقي الصومال، لتقليص اليخت الفرنسي (بينات) من قبضة القرصنة في سواحل ولاية بنوت. كذلك الجنود الفرنسيون من تحرير السفينة وإفراج طاقمها البالغ عددهم 40 فرنسيًا، وقد اعتقلت الجنود الفرنسيين من هذه السفينة 5 من مليشيات القرصنة يملكون حالياً في فرنسا، لكن هذه التطورات لم تغير من الواقع الصومالي شيئاً حيثما تشاهد القرصنة في الصومال في الشهور التي أقيمت فيها موجبات الأمن وتري الحكومة المحلية في ولاية بنوت بأن دفع الفدية للقرصنة من قبل مالكي السفن المختطفة هو تشجيع غير ملائم يعطيهم الجراءة في الاستمرار في عمليات الطغف، وتري الحكومة بدلاً من ذلك أن يتم دعم السلطات المحلية لتكاتف بنفسها القرصنة.

والتي جانب تهديد القرصنة لحركة شحن البضائع والنفط فإن قطاعاً آخر متأثر في عمليات القرصنة المتكررة في الصومال، حيث تتعرض السفن المستثمرة لبرنامج الغذاء العالمي للتهديد من قبل القرصنة مما أدى إلى تأخر وصول المواد الغذائية المعالجة إلى مئات الآلاف من المتضررين في الصومال حيث يوجد حاليًا 3 ملايين صومالي تلمسا حاداً في المواد الغذائية. وتقوم لوريه لها تواجد عسكري بحري في المياه الصومالية في إطار مكافحة الإرهاب بمراقبة سفن برنامج الغذاء العالمي إلى ميناء العاصمة لتوفير الحماية لها. ويوجد في قبضة القرصنة حتى هذه الوقت 7 سفن عالمية أقل من شهر من بينها ناقلتان ماليزيتان حيث يطولن فيه قرعها 8.2 ملايين دولار لتحرير هاتين الناقلتين وتلقاها أخرى كيوها شوك يابانية كانت قد اختطفها في خليج عدن، ويورد القرصنة 4.7 مليون دولار لتحرير السفينة "بينوتا ميلاي" 5، وشقيقتها "بينوتا ميلاي" 4، كلاهما مملوك لشركة النقل البحري الدولية الوطنية، كما طالب القرصنة أيضاً بـ 3.5 مليون دولار لتحرير السفينة أيجي ميلاي مملوكة لبريطانيا، وبما في ذلك نحو 130 ألف جنيه مع طواقم هذه السفن من جنسيات مختلفة-دول بخلاف السفينة الأوكرانية الحاملة بشتا أسست لتلقيه - وغيرها من السفن التي سوف تكون عرضة لثل هذه الأعمال الإجرامية في المستقبل. وتجرى حاليا مفاوضات بين القرصنة وبين مالكي هذه السفن عبر سمسارة لإطلاق سراحها وطوقها، وزيداد شجع القرصنة الذين يستغلون ضعف موقف الأطراف الأجنبية التي تتعرض على سلامة سفنها ومواطنيها بما يعني مزيداً من الأضرار تقع القرصنة ومزيداً من القوة يتكسبها القرصنة ليقوم الحكام المحليين السريون بالتدخل اللوري لأرعة هؤلاء القرصنة ومن وجهه نظرنا فلا يجب أن نعطي الحكومة الصومالية التدخل اللوري لأرعة هؤلاء القرصنة بالتشريع والتطبيق مع حكومات الدول المطلقة على البحر الأحمر، حيث أن مصر سوف تكون الخاسر الأكبر في هذا الموضوع نظراً لتخوف بعض شركات الملاحة من اللجوء إلى البحر الأحمر وأيضاً سوف يكون ذلك على الأساطيل التنميطية والتجسس التي تؤثر التوازن البحري وترتفعاً لو لم يحدث التدخل اللوري. يوجد مثل هذه الانتهات التي تؤثر على البلد الإستراتيجي لحصر.

ولي هذا الجرم القراصنة الصوماليون يبردم مستفيدين من خراب السواحل الصومالية من الرقابة المحلية والخارجية وتحت قسمة القرصنة في المياه الصومالية إلى نهاية التسميات، وبدأت بشكل بدائي كما يربطها الصيادين المحليين في المياه الصومالية إذ أدى توافد سفن الصيد الأجنبية في السواحل الصومالية إلى حرمان الصيادين المحليين من مصدر رزقهم، حيث تقوم بشلوكهم بأخذ كل ما فيها ومطالبة قواربهم الصغيرة ويدها بمياهها عندما تقترب من المناطق التي تتواجد فيها سفن الصيد الأجنبية.

وبعد تكرار هذه الحوادث في أكثر من منطقة صومالية قامت مجموعات من الصيادين الصوماليين بإنشاء تشكيلات من المليشيات المسلحة تقوم بمهاجمة سفن الصيد التي كان بعضها مسلحاً أيضاً ويستلزم مسلحين معينين لرد على هجمات الصيادين الذين استولوا على عدد من السفن، وكانت هذه الحوادث تنتمي بشيوات عادية يتم بعدها إطلاق سراح السفن الأجنبية، مقابل دفع تعويضات المليون، ويورد القوات تحول الصيادين والمليشيات القبلية في المناطق الساحلية في الصومال إلى قرصنة لا يسهون إلا التظاهر في سفن الصيد الأجنبية فقط، وأينما يظهرون من المال، ويتفق لهم ما أرادوا، حيث لمزج المال المحلي السواحل الصومالية مع بالسن العابرة، ويسبب عدم جهود سلطة مركزية اغتطف القرصنة الصوماليين حركات السفن خلال السنوات الماضية حيث تزايدت نشاطهم بعد أن حصلوا على مبالغ مالية ضخمة.

وبلغ العنصر الثاني في نشاط القرصنة الصوماليين حيث يتكون القوارب السريعة المجهزة بأحدث التقنيات الحديثة وأجهزة الرصد ومعدات الاستاذات الحديثة إلى أجهزة تهديد الموانئ الهجومي بر أسوأ وأسلمة متعلمة من النافق، الآلية، إلى الصواريخ التي تطلق من الكف وهم يرتدون الزيأت العسكرية، ويستخدمون الانترنت الفاشلي كقواسم مع ملاة السفن التي يتم اختطافها، حيث تجري المفاوضات مع الماسمير وبالفات الحية، فالقرصنة أصبحت عملاً ممقفاً يشارة فيه مسلحون قليلين ويخبره أمثيون ومترجمون معترفون بسمسارة بكل واحد منهم يحصل على نسبة من الفدية.

ولما أن جل أعمال القرصنة تحدث في أعالي البحار في معظم الأحيان فإن القرصنة يمكنهم بعضاً كبيرة يشته في أنها بمثابة أفراغ اختطاف، فالقرصنة إلى المياه لخطف السفن العابرة في المياه الدولية لمياه الصومالية، حيث تنطلق القوارب السريعة التي تقل الماسمين من هذه السفن والألم، بعد تحديد الهدف بواسطة أجهزة الرصد والمراقبة لركبة في السفن ونشر مكتب اللادة ويوفر لهم صورة إحدى السفن الثلاث تشبه كونها قاعد، القاعد انطلاق القرصنة في موقعها إلى الانترنت واسمها مروج أو شيان، ويصبح المكتب في (أو أم) السفن العابرة باتجاه الميناء من مسار هذه السفن، الآلية التي تخدم القرصنة في إرسالهم إلى أطراف البحار، فطائرة القرصنة لم تؤثر فقط على سلامة حركة الملاحة الدولية على السواحل الصومالية، بل أن لها تأثيرات اجتماعية واقتصادية داخل الصومال.

ومع أن القرصنة ونشاطها في أنحاء المياه الصومالية لا أن سواحل ولاية بنوت المخاضة لخارج عن تعثر أهم معاقل القرصنة بجمال شرقي البلاد، ويوجد في هذه الولاية خلدان خضنة بوضعية بقاء القرصنة السفن المختطفة، حيث يصعب الوصول إليهم برء لأنها منطقة جبلية، كما يصعب الوصول إليها برءاً لأنها خلدان خضنة بوضعية تصعب حركة عبورها، وكان حاكم ولاية بنوت، شمل شرقي الصومال الجنرال عري موسى سمرديا عندما أعلن أن سلطاته في قاررة على مكافحة القرصنة، الذين شاعروا من هجماتهم ضد البشع العابرة للصومالية، وأوضاع الجنرال موسى أنهم "محصداً أقرباء جدا بعد حصولهم على مبالغ مالية كبيرة من أصحاب البواخر المختطفة مقابل إطلاق سراحها". مما بدأ يصعب على توسيع نشاطهم ضد السفن العابرة لمياه الصومالية ولتخليع بحرية. وأضاف أنه في كل يوم يلقى القرصنة أموالاً مشهورين السلاح والقوارب السريعة المجهزة بأحدث أجهزة الملاحة البحرية، لا قبرة لنا في ملاحظتهم، أنهم لنهزم من سلطاتنا.

وجاء تصديدها، حاكم ولاية بنوت في وقت ومات عمليات القرصنة في الأقاليم الشمالية الشرقية من البلاد إلى نورقها وبسجلت ولها هو الأعلى من نومه منذ اندلاع أعمال القرصنة

A R K A S E G Y P T

ARKAS

EGYPT

SHIPPING AGENCY

arkas-egypt@arkas-egypt.com

© 1999/07 Arkas (00) 960513



Phones : (00 203) 4875756
4849440
4849450

Fax : (00 203) 4868680

3, Farnand Addah St., El-Messalah, Ramleh Station, Alexandria, Egypt



DP WORLD
Sokhna

- مشروع
- بضائع
- سعات تخزينية هائلة
- احترام الشحن والتفريغ
- اقتصاديات الاستيراد والتصدير
- نعمل بتكنولوجيا القذ
- سرعة
- فن تداول الحاويات
- راحتنا مستو
- كثر
- مجانية

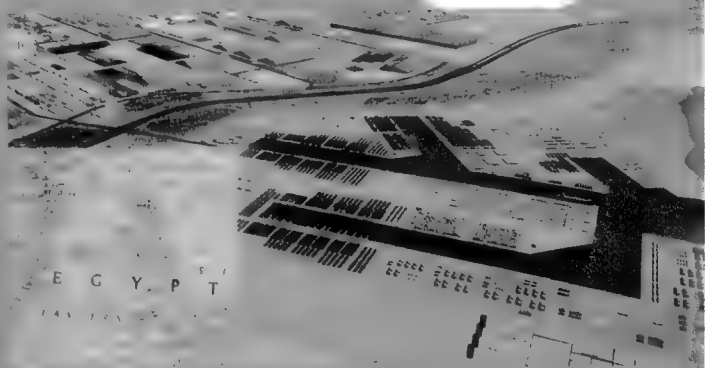
بعض الجوانب الإيجابية للميناء
ومنتج

- إجمالي حجم الاستثمارات والميناء والمركز اللوجستي حتى عام 2020 تصل إلى 1.7 مليار دولار.
- حجم الاستثمارات الأجنبية المتوقعة في منطقة اللوجستيات حتى عام 2010 تصل إلى 2 مليار دولار وحتى عام 2020 ، 8 مليار دولار.
- عدد الشركات العاملة المتوقعة في المركز اللوجستي عام 2010 ، 300 شركة وحتى عام 2020 من 1500 إلى 2000 شركة .
- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجستي عام 2020 ، 20.000 فرصة عمل . العمالة الغير مباشرة ، 85.000 فرصة عمل .
- عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 ، 165.000 فرصة عمل .
- حجم النمو السكاني المتوقع بمنطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 ، 500.000 .
- الحجم المتوقع لإوارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 ، 4.6 مليار دولار .

ميناء السخنة



DP WORLD
Sokhna



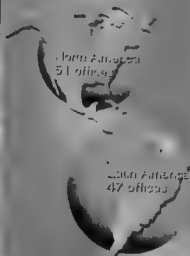
ميناء القرن

ALAFIFI

WORLD TRANSPORT

afifi

PANALPINA
ON A CONTINENT



Asia
49 offices

Oceania
4 offices



Services Offered in

Arrange of Air and Ocean freight shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Cross-trade shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site www.afifiworld.com

TEL +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX +2(03)5923797

+2(03)5901521



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الإسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

رخصة خاصة بمواني الجمهورية العامة.



نقدم خدماتنا لكم في كافة المجالات
المحدي لضمان سلامة مصالح عملائنا.
إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الطارئة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة.
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاثة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والآليات والمعدات والسحب لاتي
- إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسليمات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركي متكامل لنمو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
- القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office. Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax (03)4485675
Mobil. 012 394 2216
E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
الإسكندرية

القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية

ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)

فاكس: ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)

موبيل: ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

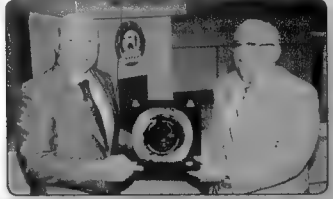
ميناء دمياط

زيارة وفد جمعية خريجي كلية الاقتصاد والعلوم السياسية لميناء دمياط



كما قدم السيد الوفا/ حسين الهرمبل درج هيئة الميناء السيد الوفا/ رئيس الوفد . وقد تزارت هيئة الميناء لتطعيم وإعداد برنامج متميز لاستضافة الوفد شمل جولة بحرية بالميناء وجولة تيلية بالباخرة برأس الراس وحتى مصب النيل والبحر المتوسط .
وإلى مغادرة دمياط أعرب الوفد ورئيسه عن سماعتهم باللفة بالستوى الرفيع الذي استقبلوا به والبرنامج الطال الذي أعتت هيئة ميناء دمياط والذي حقق لهم الغرض الأساسي من الزيارة وهو التعرف على تلك المنطقة العزيزة من أرض مصر وما تم بها من إنجازات مطربة خاصة بميناء دمياط مما أعطى صورة صادقة عما يتم من مشاريع تصاف إلى ثرواتها القيمة.

استضافت هيئة ميناء دمياط وفد جمعية خريجي كلية الاقتصاد والعلوم السياسية في زيارتهم لميناء دمياط برئاسة الوفا/ طه خليل .
و قد كان في استقبال الوفد الآراء بحري/ حسين الهرمبل رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط وقيادات الهيئة .
حيث قدم سيادته عرضاً تقديمياً إستعرض فيه الميناء من جميع جوانبه من حيث الأرصدة والمنشآت والمشروعات القائمة وحرص الاستشار المتاحة به كما تحدث سيادته عن الجانب الاقتصادي والإجتماعي والأنشطة الخدمية التي تقدمها هيئة الميناء للعاملين والعملاء وكذلك الدور التي تمارسه الهيئة في الإسهام في خدمة المجتمع والبيئة المحيطة والتفاعل معها في مختلف المجالات



بتكلفة 200 مليون دولار دمياط تستعين بشركة صينية لتعميق الممر الملاحي

السداد لمدة عشر سنوات، ويؤمن فوائد وطى أن يتم سداد القرض من طريق خصم 70% فقط من الرسوم السيادية ومقابل رسوم الانتفاع المستحقة لهيئة الميناء على " KGL " وعلى أن تتنازل " KGL " عن أى مبالغ من القرض لا يتم سدادهما خلال 10 سنوات من بدء التشغيل.
من ناحية أخرى أشار عاطف العوضى مدير عام التخطيط والبحوث بدمياط لتداول الحاويات الى أن الشركة في انتظار موافقة هيئة ميناء دمياط على تعميق الرصيف الفاخ بالشركة في دمياط والذي من المنتظر أن تكون خلال الشهر المقبل والذي يهدف إلى تعميق غاطس الرصيف إلى 17 متراً مقابل 13 متراً فقط حالياً بما يسمح بجذب كبرى السفن العالمية وتصل التكلفة المبدئية للمشروع إلى حوالى 40 مليون دولار.

ولعت شركة دمياط الدولية لإدارة الموانئ (KGL) مقدراً مع شركة هاربور الصينية (China harbour) لتكريك الممر الملاحي بدمياط ليعمل إلى أعماق تصل إلى 18 متر شاملة الأرصدة وحوض الدوران ليعمل صق العوضى إلى 17 متراً .
قال جميل البهبهاني مسئول المشروع بـ(KGL) إن المشروع يتكلف 200 مليون دولار وإن الشركة تستهدف مشروعاً عملاقاً بميناء دمياط من المتوقع أن يزيد الطاقة المضافة للميناء بمقدار 4 ملايين حاوية مكافئة سنوياً ليصبح ميناء دمياط من الموانئ المحورية على موانئ البحر المتوسط.
ويؤزم العقد شركة " KGL " ميناء رصيف بأطول تصل إلى 2300 متر ويأصاق 17 متراً على نفلتها، وإقراض هيئة ميناء دمياط مبلغ 60 مليون دولار لتكريك وتعميق قناة مداخل الميناء وحوض الدوران حتى 18 متراً وأعطت تسهيلات في

مصر تستضيف مؤتمر الفياثا الدولي لوكلاء ومرحلي البضائع والوجستيات بالقاهرة عام 2011



المختلة والمشروعات اللوجستية في مصر الأمر الذي رجح كعصر لاستضافة هذا الحدث الكبير وأضاف مازن بأنه سوف يعقد على هامش المؤتمر معرض دولي تشارك فيه شركات ومصنعين وشركات آذاره من مختلف أنحاء العالم يعرضون خلاله أحدث ما يتور في العالم من تطور هائل في مجالات النقل والتكنولوجيا التقنية ولقنيه والحلول المتكاملة الأمر الذي سوف يسهم في تطور الخدمات المقدمة الى المصنعين والتجارة الدولية والذي من شأنه وضع مصر على خريطة تجارة اللوجستيات وهي التجارة العالمية التي برعت فيها دول كثيرة من أبرزها صفاورة دبي وهونغ كونغ ومصر مازن بأن الملف المقدم من مصر قد أحتوي على شرح وافى لجموعة من المشاريع التي قامت بها وزارة الطيران والنقل والاستثمار والصناعة والتجارة والمالية الأثر الى التي الملف بالإضافة الى وضع مصر السياحي كعولة سياحية من الدرجة الأولى وتجار الفئانك المميزه والأماكن السياحية وقاعات المؤتمرات وسهولة الحصول على تأشيرات الدخول وأضاف مازن بأنه سوف يتم تشكيل لجنة من الشعب لبدء في التجهيز للمؤتمر من الآن وتقدم رئيس وأعضاء الشعب بوافر الشكر للفرقة التجارية بالإسكندرية ورئيسها الأستاذ أحمد الوكيل لدعم الغير المحدود المقدم للشعب لاستضافة هذا المؤتمر بمصر كما أشار الى ترابط كافة أعضاء الاتحاد العربي لرحلي البضائع والوجستيات لترشيح مصر للفوز بالتفكير كان له أثر كبير في تدعيم موقف مصر في الفوز بالتزشيح ومن المنتظر حضور وفد رفيع المستوى من النطقة العالمية يتأير لقبل لمرابه أخر استعدادت الشعب لاستضافة المؤتمر وأخيرا أادام مازن بان الشعب سوف تبدأ في مخاطبة الوزارات المختصة حتى يمكن الاستفادة من اتفاق المؤتمر بمصر.

تمكنت شعبية خدمات النقل الدولي بالفرقة التجارية المصرية الممثل الرسمي لوكلاء ومرحلي البضائع والوجستيات بجمهورية مصر العربية في الفوز باستضافة المؤتمر السنوي لخدمة الفياثا الدولية في القاهرة أكتوبر 2011 ومن المعروف أن منظمة الفياثا الدولية هي المنظمة الدولية التي تضم 40000 شركة ومؤسسة ومنظمات محلية ودولية تمثل 150 دولة يعمل بها أكثر من عشرون مليون موظف وعامل في مجال النقل الدولي والوجستيات قد تأسست المنظمة عام 1926 ويقع مقرها بمدينة زيورخ بسويسرا



نواز مازن نديم

ومن المنتظر أن يشارك في المؤتمر التي تستضيفه شعبية خدمات النقل الدولي أكثر من 2000 مشارك من أكثر من مائة دولة على مدى 3 أيام ويتم مناقشة أحدث وسائل النقل الدولي والوجستيات والقوانين والمعاهدات الدولية والمشاريع المتحة في دول العالم بصفة عامه والمختلة ومصر بصفة خاصة وقد أعلن عن فوز مصر باستضافة المؤتمر على هامش اجتماعا كعورس الفياثا المقام بمدينة فان كوفر بكندا سينتير الماضي وقد أشاف اللواء مازن نديم رئيس مجلس إدارة شعبية الخدمات النقل الدولي مصر بان الفوز لم يكن سهلا حيث تلقت أكثر من دولة لاستضافة المؤتمر أبرزهم البرازيل ولكن الجمعية العمومية للمنظمة قد اختارت بالأغلبية مصر لاستضافة هذا المؤتمر العالي نظرا لما تتمتع به مصر من أمن وأمان ومشروعات حالية ومستقبلية في مجالات النقل والوجستيات والتطوير الإيجابي الحادث في الطارات والجوانب المصرية

الاتحاد العربي لغرف الإلاحة البحرية يعقد اجتماع مجلس إدارته 12 يومى 5، 6 نوفمبر - بيروت - 2008



ARAB FEDERATION
OF CHAMBERS OF SHIPPING

بين الدول العربية ومالها من مزبوء إقتصادى كبير في هذه الظروف الإقتصادية العالمية الحالية.

كما سيبحث المجتمعون من
9 دول عربية (السودان — لبنان — الأردن — الكويت — السعودية — اليمن — مصر — سوريا — ليبيا —

تونس) إقرار ميثاق الشرف والتعاون بين أعضاء الإتحاد وكذا مناقشة فكرة إنشاء شركات عربية فيما بين الأعضاء فضلا على الإطلاخ لأم ما تم التوصل إليه من توصيات الاجتماعات التي عقدت ببروكسل 2008 ليحت موضوع Motor Ways of the Sea بين دول الاتحاد الاوروبى والنول المخطلة على البحر المتوسط.



نواز مازن نديم
محسن المصري

أعلن اللواء بحرى/ محسن المصري الأمين العام للإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية بأن الاتحاد قرر عقد إجتماع مجلس إدارته الثانى عشر للعام فى العاصمة اللبنانية بيروت للفترة 5/6 نوفمبر 2008 دعما ومؤازرة لأعضاء الاتحاد بالجمهورية اللبنانية الشقيقة وكذا الإطلاخ على الجهود المبذولة فى لبنان ومن الفرقة الدولية الملاحة ببيروت لدعم حركة التجارة البحرية والإقتصاد اللبنانى فى هذه الفترة، وسيناقش المجتمعون أيضا توصيات الدراسة التي قام الاتحاد بإعدادها بخصوص النقل متعدد الوسائط فى الوطن العربى ومقترحات التطوير والتي تم رفعها الى مجلس الوحدة الاقتصادية العربية للنظر فى عرضها على القمة العربية الاقتصادية والاجتماعية والتنمية المقرر عقدها أوائل العام القادم 2009 بدولة الكويت.

والتي أبرزت أهمية تبني الدول العربية إستراتيجية عربية واحدة للنقل متعدد الوسائط بين القطارات العربية مما سيسهم بحد شك وتنشيط للحركة التجارية

عن المعجز اللاحق للبضائع المستلمة تحت الشكّة !

استمتع كثيرا بما يكتبه الأستاذ كامل النجار رئيس مصلحة الجمارك الأسبق، متعاً لله بالصحة والعافية. والكتابة عنده فيها عمق وفهم لروح القانون الجمركي، فضلاً عن خبرته الواعية بالمسائل الجمركية والاقتصادية. ومن هذه الكتابات الجميلة، مقاله الأخير بمجلة الترنانشيونال عدد سبتمبر 2008، وكان عنوانها: "السحب المباشر من الباخرة على وسائل النقل".

والحقبة يرجع صلتى بالأستاذ كامل النجار إلى عام 1996، حيث هبت ستمته عضوا في اللجنة المنظمة لأول مؤتمر نقل بحري موسع تنظمته مؤسسات غير حكومية، والذي عرف بمؤتمر مارينز الأول عام 1996، وتطلعت تلك جمعيات بحرية، هم هذه الصلة بالأستاذ كامل النجار، جاءت حينما طلب مني المرحوم العميد اللغوي حسين رئيس الجمعية المصرية - واللجنة المنظمة للملاحة - في الجمعية اللغوية، وذلك حينما نحن في استقدام المصانع عادل عزت رئيس هيئة قناة السويس في ذلك الوقت، يلقى محاضرة في أكاديمية النقل البحري - مستغلين قناة السويس ومشروع قناة إسرائيل، وكانت بتاريخ 11 / 11، 1995، وكان ذلك اللقاء حيا كبيرا وأريدا في بحث من قبل في قطاع النقل البحري، فاللقاء كادته تلك وسائل الإعلام في الداخل والخارج، والسبب في ذلك يرجع إلى أن المهنسة عادل عزت كان عازفا عن الحديث أو القاء في أي من هذه التجمعات، فلشارك في مؤتمرات أو تجمعات وغيرها... إلخ : أعده لي نفس سؤيا، كان جتمع النقل البحري العالمي يوم 6 أكتوبر 1995، وأجريت فيه لقاءات مع عدد من كبار المسئولين، كان عازفا عن هذا النوع من الاتصالات، فعلا أن هيئة قناة السويس تشتهر بأنها وحتى بعد أرقام ضخمة كانت بعيدة عن أجواء النقل البحري المصري، حتى أنها كان يقال عنها أنها جزيرة منعزلة. فلف استغلنا اختراق هذا الجزيرة بعدة زيارات موكبة للهيئة بالإسمايلية - وكان وراء هذا العمل الرائع (فضيلة غوست) : الدكتور أحمد عبد النصف وأعضاء مجلس إدارة الجمعية المصرية، وقد أسفر ذلك العمل عن قيام ندوة بحرية وتجمع لإدارة قطيادات النقل البحري، وقد قال العميد كامل النجم بعد بحث من أكثر من 14 عام، حفل بهجر، وكان المصور مكثف، ومنهم من كانوا نجوم في قطاع النقل البحري قبل عام 1952، من أمثال الأستاذ محمد الصباغ مدير الميناء الثاني لشبراخية الهيئة الشديدة والدكتور عبد الحميد المصطفى بشركة النقل السويش قبل لتفكير... إلخ. ومن كان اقتدار اللغوي حسين لنا في عضوية اللجنة المنظمة المؤتمن فيما بعد، فافتتحت عليه الاتصال بالجمارك وإثراها في المؤتمر بموضوع أسامة وقتند كان في المعاملة الاقتصادية للموانئ الداخلية، والمحاضرة كانت للأستاذ كامل النجار، والمقابلة أن هذا الاتصال تم ترتيبه من الحاجي السيد محمد علي المناقشة المركزي وقتها، وهذا العمل كان أول اتصال مباشر بين مؤسسات العمل المدني والنقل البحري بين مملكة الجمارك بعيدا عن تنظيم الوزارات الحكومية، هذا العمل بدوره فسله أخرى تم غرسها في كل مجال من الفصيلة، والتي تحدثنا

عنها إلى المقال السابق.

يرجع خضوع مقال الأستاذ كامل النجار، إلى أريد أن أسرد ما قاله، وما قضته من إجراءات قسرية لخدمة وضمان أعلى السبل المباشرة للراشدين من السفن، وهو قد طلب إلغاء السبل السابقة كنظام جاري الإستمرار، وبجاري التوقيع، وقد أجبته (قرار 46) والذي سمي بعد ذلك قرار 150، وأن يستبدل التسليم بنظام الرسم، بتسمية جاري صححة، وهو "السبب المباشر"، وأن يكون السبب بعد الإجراء والضرائب الرسمين أساسية بعد وصول النجار.

حسبه الرسم وسداد الفرق أو إستوداده الخ.

وقالنا: إننا، لم يكن إضافة ما قاله الأستاذ كامل النجار، وقد تصافن أن اتصل بيكمبنة - منذ أسبوعين - ممثل قانوني لدى شركتي الإستيراد والمخصصة للإستيراد أفسد الإستراتيجية، ولطلب مني بعض فئتي قانونية عن مسألة قانونية،

تابع استرداد الضريبة الجمركية مع العجز اللاحق للبضائع المستلمة تحت الشك!

- ونصت المادة (50) من ذات القانون: "يتأهل الجمرك بعد تسجيل البيان مطبوعة للبضائع والتحقق من نواحيها وقمتها ومشتقها ومن مطابقتها للبيان واستندات المطابقة به، والمحقق مطابقة جميع الأوراق أو بعضها، أو بموجب مطابقتها وفقاً للقواعد التي يصدرها المدير العام للجمارك".

حكم محكمة النقض

- وفي حكم وحيد وفريد من نوعه، أصبحت محكمة النقض حكماً في هذه المسألة، وأن كان الشك في المسألة، فإن هذا الحكم الوحيد لم ينشر بعد، على الرغم من صدوره منذ عدة أعوام. فأسف فاقدة محكمة النقض؟
إن التزام الرسل إليه بإعادة الضريبة الجمركية - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - مقصور على ما يستحق منها على البضائع التي تم الإفراج عنها بعد مرورها بالادارة الجمركية إلى داخل البلاد، فإذا ما أرفق الرسل إليه بكامل الضريبة الجمركية المستحقة على الرسل المسحوبة بما فيها من نقص، فإنه يكون قد أوفى بدوين غير مستحق عليه بالنسبة للضريبة الخاصة بهذا النقص، ومن ثم يجوز له استرداده....."

وجوب استرداد

- بعد أن بينا للسادة المستوردين السند القانوني في أحقيتهم في استرداد ما تم سداده للجمارك من رسوم جمركية عن العجز اللاحق للبضائع التي تم استلامها بنظام تحت الشك، وهو نظام التسليم الجمركي الذي حل محله منذ عامين نظام الإفراج المسبق الواردات - فقوم بكمهم - المستوردين - أن يدفعوا دعائهم أمام القضاء، وطعن مطعون بطلبها محقة التسليم إن شاء الله كل ما هنالك، هو إصدار المستندات اللازمة كاتون الإفراج وغيرها، وإعداد مصنف الدعاوى وكاتبتها بشكل جيد عن طريق محامهم. مع ملاحظة: أن هذا الدين هو دين منفي يتقدم بـ 15 عاماً، لأن هذا التسليم الضريبي هو تسليم فاسد، وتم استثناء هذه الرسوم الجمركية بإكراه وبدون وجه حق. وهناك كثيرون من المكاتب الضريبية، سواء دستورية أو نقض أو إدارية عليا، أكدوا جميعاً بأن تسليم أي ضريبة لازم أن يكون بناء على نص قانوني، ولا كان هذا دعوان من الجهة الإدارية على حال يطوق المواطن، فالقاعدة 119 من الدستور المصرى حددت الضوابط الخاصة بالضرائب الشرعية والتشريفية في المجال الجمركي، وهذه المادة تنص على أن: إنشاء الضرائب العامة أو تعديلها أو إلغائها لا يكون إلا بقانون. ولا يعفى أحد من أدائها في الأحوال المبينة في القانون. ولا يجوز تكليف أحد أداء فاق منه الضرائب والرسوم إلا في حدود القانون."

- وفي حكم عظيم أصدرته المحكمة الدستورية العليا برئاسة شيخ القضاة المحرم الدكتور عوضي لم: "السلطة التشريعية هي التي تقضى ببدها على زمام الضريبة العامة، إذ تتولى بنفسها تنظيم أوضاعها بقانون يصدر عنها مفتحة بتحديد نطاقها، وعلى الأخص من خلال تحديد وعائها، وأسس تقديرها، وبيان مبلغها، والتميز، أصلاً بين الممولين عنها، وقواعد دفعها بتخصيصها وتوزيعها، وكيفية أدائها، وغير ذلك ما يقتضيه بيانها هذه الضريبة هذا الإطاعة منها، إذ يجوز أن يقتصر في الأحوال التي يبينها القانون: "الضريبة رقم 9 لسنة 17 قضائية دستورية، الجريدة الرسمية 19 سبتمبر 1996".

لقاء قادم

- إن شاء الله في مقال قادم، سوف نتناول موضوع آخر خاص بتداعيات القرار الوزاري 430 لسنة 2007 الصادر في 10 / 10 / 2007 (نقل جدي) وقرارات أخرى بشأن البضائع والماويات التارزنت الواردة برسم إعادة التصدير، وهو قرار يقضي بمصروف الوكيل للخص من المثل للخص وإصالحه بمبلغ المبادء المخرج فيه الماويات والبضائع التارزنت مبلغ 5.2 دولار أمريكي عن كل حاوية تارزنت 20 قدماً، و25 سنتاً عن كل طن تارزنت بضائع عامة أو صب جاف..... الخ.

وهذا الأمر، قد أثاره الأستاذ عادل الصعي رئيس غرفة ملاحه برسعيد، ونشر في مجلة الأنومر، 3 / 2008 م، ويعد النشر، أمناً قاتلاً ولأسناد الدكتور زكريا يحيى عبيد كيلة حقيق القاهرة الأسبق والمخاضر بكاديمية النقل الجمركي وأبو التشرعات الضريبية والمالية - بمصر هذه القضية بعد حصولها على الموافقة من أحد الموكبين، وليس كلاً، وقد إتهننا إلى عدم أحقية ميثاق الوافى في تسليم هذه الرسوم لمخافتها للقانون والدستور.

من البضائع ذات الطبيعة الخاصة مثل الرسل سريرة التلك كالسج والذواجن والمعدات، أو تلك التي تسبب في تلوث الأرضة والمخازن كمشحوق الأعلاف ومجروش البلاستيك، وحديد الخردة، وبضائع الصب من أقصاء وأترة، أو الرسل ذات العدد الكبير، والتي ترد في عيواف يمكن معانيتها بشرط تعاقها، وأن يكون الشمول متجانس، ويقتضى إندي جمركي واحد، ونفس الشئ بالنسبة للبضائع تسليم صاحبها والتي ترد في جولات أو براميل بأعداد كبيرة... الخ.

إذعان جمركي

قبل إستلام هذه الرسل طبقاً لنظم السحب المباشر، فقد كان هناك وقتتد طلب مذن جرائم من مصلحة الجمارك لصاحب الشك، يجب أن يستوفيه قبل تطبيق نظام السحب من تحت الشك على رساله، وهو أن يتمد كتابة بأن الجمارك غير مسئولة عن أي عجز يرد على الرساله بعد إستلامه من تحت الشك، أو أن يدفع كامل الضريبة الجمركية قبل الاستلام، وأنه لا يجوز له استرداد أي ضريبة جمركية تمثل هذا العجز الجزئي اللاحق بعد عملية التفرغ النهائي للسلعة. وبعد تحديد العدد والوزن، وعليه أن يدفع الضريبة أو الوسم الجمركي بالنسبة الزائدة في البضائع مع التفرغ فضلاً على أنه لا يجوز إتمام الإجراءات الجمركية تحت هذا النظام على الأصناف التي ترد بأسماء متقدمة - إلا إذا أقر المستورد أو وكيله بقوله لحساب الضرائب والرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب الجمركية، وقد كان غالباً ما يرد عجز جزئي على هذه الرسل المثلح عليها نظام الاستلام من تحت الشك. وقد يكون هذا العجز من نوع عجز طريق، أو عجز مود، وفي كلا الحالتين لم تكن الجمارك ترد للمستوردين ما حصلته من رسم وارد على هذا العجز بنوعيه، والمستوردين إقتها لم يكن أي منهم يستطيع المطالبة بما حصلته الجمارك من العجز الجزئي لرسلهم لامتدادهم أن هذا التخصيص سليم ومطابق للقانون، وهو في حقيقة الأمر مخالف للقانون والدستور، وأن هذا التخصيص والاسداد للضرائب الجمركية، أساسه قرار أو تعليمات أو مشورات الشان استرداد مقابل نسبة هذا العجز الجزئي، كالم بنينة للقرار بعد حين، حتى يمكن لأي مستورد أو صاحب شأن استرداد هذه الرسوم الجمركية السابق تسليمها، وفي مدة تقادم 15 عاماً، وليس 3 سنوات كما يعتقد وبأن كثير من المستوردين والمحاميين..

إذعان ملأحي

الأمر لا يتوقف على إذعان الجمارك فقط، لأن هناك طرف آخر يهجر أصحاب الشان وتعلمهم، ويتمثل بطرف في أنه لا بد للمستورد طالب السحب المباشر (تحت الشك) لرسله، بإذعان بانه تمتد، من الوكيل الملأحي للخط الأجنبي، أيون الناقل الجمركي المصري مباشرة، في أن يسحب رساله من تحت الشك بمعدل تفرغ ووقت معين، وأن الناقل الملأحي أو وكيله الملأحي غير مسئول عن أي عجز جزئي، وأنه لا يجوز لصاحب الشان استرداد مقابل نسبة هذا العجز الجزئي، كالم بنينة للقرار بعد حين، (أجرة النقل) - بل أن سيفية التعمد المكتوب من صاحب الشان، هو أنه استلم كامل الرساله بدون عجز، وذلك قبل عملية الاستلام الفعلي، ونفس الشئ للرسم التي ترفضها الهيئات الأخرى، كهيئة ميناء الإسكندرية.

هذه المسألة القانونية المثارة منذ أكثر من 30 عاماً، وهو إيجاب صاحب الشان أن يتمد كتابة بعدم طلبه استرداد نسبة الضريبة الجمركية والضرائب الأخرى للمصلحة بها، من مقابل نسبة العجز الجزئي، والتي تعلق رساله المستد بطلبه السحب المباشر، وسواء كان هذا النقص أو العجز الجزئي في الوزن - أرفى العدد - فإن ما أرفا، صاحب الشان أو الرسل إليه، من كامل الضريبة الجمركية المستحقة على الرسل المسحوبة بما فيها عجز أو نقص، هو أداء مخالف للقانون والدستور فإنه يكون قد أوفى بدوين غير مستحق عليه بالنسبة للضريبة الخاصة بهذا النقص، ومن ثم يجوز استرداده. وهذا تطبيقاً لنصوص الدستور، وتطبيقاً لفهم القانون الجمركي ذاته.

حكم القانون

- فالقاعدة (5) من قانون الجمارك، نصت صراحة بالآتي: "تخصيف البضائع التي تدخل أراضي الجمهورية لضرائب الواردات المقررة في التعريفية الجمركية، عداة على الضرائب الأخرى المقررة، وذلك إلا ما استثنى بنص خاص".
ونصت المادة (11) على أن: "تؤخذ الضرائب الجمركية على البضائع الخاصة بضريبة قيمة حسب الحالة التي تكون عليها وقت تطبيق التعريفية الجمركية وطبقاً لجداولها.....".

مركز الموانئ المصرية بين موانئ البحر المتوسط



دكتور ريان / مدحت عباس خلوصى مستشار القانون البحرى بميناء جدة الإسلامى خلال شهر سبتمبر 2008 صدر عدد يوليو و أغسطس 2008 لمجلة Cargo System وقد احتوى هذا العدد على ملحق بعنوان "Top 100 Container Ports" أى أن هذا الملحق يحوى أعلى مائة ميناء حاويات فى العالم. وكان الأساس الذى قيس عليه كل ميناء هو مقدار ما يتداوله الميناء من حاويات خلال السنة، عندئذ وعلى الفور تبادر إلى ذهنى سؤال هو أين مركز الموانئ المصرية بين المائة التى تحتل قمة موانئ الحاويات؟ كما كان هذا الملحق مرفقاً معه خريطة للعالم موضعاً عليها موانئ القمة المائة ومركزها (ترتيبها) بين الموانئ الأخرى. وهذا أثار فضولى أيضاً وولد فى ذهنى سؤال آخر ما هو مركز الموانئ المصرية بين موانئ البحر المتوسط وهى الموانئ المنافسة للموانئ المصرية. وهى هامش الخريطة كانت هناك مقارنة بين نتيجة احصاء عام 2006 واحصاء 2007 مبيته مقدار النمو / أو التدهور الذى حققه كل ميناء خلال العام. وهذا أثار فضولى أيضاً للبحث عن نتيجة احصاء عام 2005 للتعرف على التطور الذى حققه كل ميناء خلال الثلاث سنوات الماضية ووجدت نتيجة احصاء عام 2005/2006 فى عدد أغسطس 2007 من مجلة Cargo Systems والخريطة المرفقة مع العدد. ومن الإحصاءات الواردة عن موانئ الحاويات أعدت للقارى هذه الجداول الثلاث التالية التى توضح النمو والتدهور الذى حققته موانئ البحر المتوسط خلال الأعوام 2005، 2006، 2007. وتبين الجداول مركز كل ميناء فى قائمة موانئ القمة المائة وكذلك عدد الحاويات التى تم تداولها خلال الأعوام الثلاث.

- موانئ القمة على البحر المتوسط عام 2005

مركز الميناء بين موانئ البحر المتوسط	مركز الميناء بين موانئ القمة المائة	إسم الميناء	عدد الحاويات التى تداولها
1	25	الجزيرة	3.180.000
2	26	جيويتاويرو	3.116.000
3	37	فالنسيا	2.409.821
4	45	برشلونة	2.078.000
5	58	جنوة	1.625.000
6	63	بيرييه	1.395.000
7	67	بورسعيد	1.340.000
8	68	مالطا (ميناء حر)	1.321.000
9	76	دمياط	1.218.558
10	78	حيفا	1.407.000
11	82	لاسيبزيا	1.024.455
12	86	مارسيليا	906.000
13	95	أزمير	784.000

يلاحظ على هذا الجدول غياب ميناء الإسكندرية عن موانئ القمة المائة واحتلال بورسعيد المركز 67 بين موانئ القمة المائة وميناء دمياط فى المركز 76. كما يلاحظ أيضاً أن مجموع الموانئ على البحر المتوسط التى تحتلها قائمة موانئ القمة المائة هى 13 ميناء فقط وعدم احتلال أى منهم مركزاً متقدماً فى الرتبة الأول من المائة.

تأثير مركز الموانئ المصرية على البحر المتوسط

- موانئ القمة على البحر المتوسط عام 2006

مركز الميناء بين موانئ البحر المتوسط	ترتيب الميناء بين موانئ القمة الماتة	البلد	عدد الحاويات التي تداولها عام 2005	عدد الحاويات التي تداولها عام 2006	نسبة النمو أو التراجع
1	26	الجزيرة	3,180,000	3,256,776	%4.8
2	33	جويوتارو	3,116,000	2,938,178	%7-
3	35	بورسعيد	1,340,000	2,691,166	%101
4	37	ثانيسيا	2,409,821	2,612,049	%8
5	44	برشلونة	2,078,000	2,318,239	%12
6	60	جنوة	1,625,000	1,657,113	%2
7	67	مالطا (ميناء حر)	1,321,000	1,485,000	%12
8	73	بيريه	1,395,000	1,403,408	%1
9	81	لاسيبازيا	1,024,455	1,134,000	%11
10	84	حيفا	1,107,000	1,070,000	%5-
11	88	مارسيليا	906,000	941,400	%4
12	91	دمياط	1,218,558	906,122	%24-
13	98	أزمير	784,000	847	%8

يوضح الجدول التالي ترتيب الموانئ حسب مركزها بين موانئ القمة الماتة كما يوضح أيضاً مقارنة بين عدد الحاويات التي تداولها في عام 2005 و 2006 ونسبة النمو أو التراجع لكل ميناء يلاحظ على هذا الجدول أيضاً غياب ميناء الإسكندرية عن موانئ القمة كما يلاحظ من المفارقة تقدم أربعة موانئ ومنها بورسعيد الذي حقق نسبة نمو قدرها %101 وتقدم من المركز 67 إلى المركز 35. كما يلاحظ أيضاً تراجع ثمانية موانئ عن مراكزها في عام 2005 منها ميناء دمياط الذي تراجع من المركز 76 إلى المركز 91 كما يوضح الجدول أنه مازالت موانئ البحر المتوسط تحتل 13 مركزاً فقط من موانئ القمة الماتة ولم يتقدم أي ميناء إلى المراكز الأربع الأولى الذين يتكونون القمة.

- موانئ القمة على البحر المتوسط عام 2007

يوضح الجدول التالي ترتيب الموانئ حسب مركزها بين موانئ القمة الماتة كما يوضح مقارنة بين عدد الحاويات التي تم تداولها خلال عام 2006 و 2007 ونسبة النمو أو التراجع.

ترتيب الميناء بين موانئ البحر المتوسط	ترتيب الميناء بين موانئ القمة الماتة	البلد	عدد الحاويات التي تداولها عام 2006	عدد الحاويات التي تداولها عام 2007	نسبة النمو أو التراجع
1	28	جويوتارو	2,938,176	3,445,336	%17.3
2	30	الجزيرة	3,256,776	3,414,345	%4.8
3	35	ثانيسيا	2,612,049	3,042,665	%16.5
4	38	بورسعيد	2,619,166	2,820,271	%4.8
5	42	برشلونة	2,318,239	2,610,099	%12
6	60	مالطا (ميناء حر)	1,485,000	1,901,180	%28
7	63	جنوة	1,657,113	1,855,026	%11.9
8	78	بيريه	1,403,408	1,373,138	%2.2-
9	85	لاسيبازيا	1,134,000	1,187,040	%4.7
10	86	حيفا	1,070,000	1,148,628	%7.3
11	94	مارسيليا	941,400	1,002,200	%6.5
12	95	إسكندرية	783,313	984,481	%25.7
13	96	دمياط	906,122	978,374	%8

يلاحظ على الجدول مانه والفاص بلصمانية 2007 دخول ميناء الإسكندرية في قائمة موانئ القمة الماتة وإحرازه نمواً قدره %25.7 عن عام 2006 وحصولها على المركز 95. كما يلاحظ تقدم أربعة موانئ فقط ويتفوق تسعة موانئ منها ميناء بورسعيد الذي تفوق من المركز 35 في عام 2006 إلى المركز 38 في عام 2007. وكذلك تتفوق ميناء دمياط من المركز 91 في عام 2006 إلى المركز 96 في عام 2007 وذلك بالرغم من تحقيق كلا المينائين نمواً في عدد الحاويات التي يتداولها، حيث حقق ميناء بورسعيد زيادة في عدد الحاويات المتداولة قدرها 430616 حاوية، كما حقق ميناء دمياط زيادة في عدد الحاويات المتداولة قدره 72252 حاوية. كما يلاحظ على الجدول خروج ميناء أزمير من القائمة.

- التغيرات المستقبلية

التنبؤ بالنظرة المستقبلية لعمارة موانئ الحاويات حول العالم يظهر توقعاً محدثاً بنسبة قدرها %9 خلال السنتين المقبلتين والمنافسة قائمة بين الموانئ لتحقيق أكبر قدر من التداول الحاويات. وذلك لن يتحقق دون الإسراع في تطوير معدات التداول الرفع من معدل التداول وزيادة الأبعاد والقوى لموانئ وكذلك الأبعاد الراسية وتمتيع الموانئ المحيطة والأبعاد الأرضية لمكانية استيعاب الميناء لسفن الحاويات العملاقة التي ستجاول حواجزها 13000 حاوية مكافئة والتي يصل عماس إلى 15 متراً بل يتجاوز ذلك أبيض. هذا، بالإضافة إلى تدريب العاملين بالموانئ لرفع كفاءتهم وتقليل الموانئ مع التعامل مع الحاويات من خلال شبكة المعلومات الإلكترونية وذلك توفيراً للوقت والمال.

البنوك والتمويل الإستثماري لأساطيل السفن

الجزء الأخير

بقلم/ سمير معوض محاضر في الاقتصاد البحري وصناعة اللوجيستيات



دأباً، التمويل وأهميته لإملاك أسطول بحري قهاري

كل شيء الآن في عوالم الإستثمارات الدولية يتجه بسرعة تضاعف على نحو - حيث للاضواء تصد مظلة العولة لاسيما قطاعات اقتصاد صناعة التجارة البحرية والنقل التجاري البحري وصناعة الخدمات اللوجيستية البحرية والمينائية، إذ أن قانون التطور ينص على أنه ليس ثمة

شيء ثابت في الوجود الإنساني وفي مجالات الأعمال والاقتصاد سوى المتغيرات. ومصر بطبيعة موقعها الجغرافي وموقعها الإستراتيجي في هذا الصنوبر تشته بمقوماتها وبمناخها قلماً توافرت لولة أخرى بذات القدر، فمن حيث الموقع الجغرافي فهي تشاطئ وتساؤل البحرين المتوسط والأحمر وخليجي السويس والخليج والقوقا وأهم ممر تجاري وملاص على سطح الكرة الأرضية وهو قناة السويس.

وهي مستوى المخاض الإستراتيجي (Strategic Site) فهي دولة بحرية إستراتيجية. وموقعها الأهمية في تسيير شبكات خطوط البواخر التجارية العالمية، وموقعها الدولي هذا له لكل راجع في حوارات إستراتيجيات التعاون الدولي باعتبارها محطاً ممر بالغة الأهمية. بيد أن حسابات الثابت لا يمكن لها أن تباشر تفهوماً دون الالتفات إلى محادثات التغيرات التي يشتمل تأثيرها في الاعتبارات التالية.

1 - كل من هو على علم بمرور الأمور في مجال الإستثمار البحري يترك إدراكاً قاطعاً أن هناك تحولات عظيمة تحدث وسيتمثلان حدوثها في المصاهر والتسليط في بعض الأعمال ورواد الأعمال في ساحة الخدمات الإستثمارية في صناعة النقل البحري (Shipping eveles) إلا أن هذا الأرواح لا يزال مثلياً عند عتبة ريدو الأعمال النظرية، وذلك على حسبنا من كسكة التجارة البحرية لملوية لكل مراحل من الإستثمار الجغرافية والإستراتيجية في الموقع والموضع. ويؤكد بتعداد من إستثمارات البشيرة والمالية والتكويرية والإدارية التي ماررات تنظر إلى قطاع النقل البحري وخدمات الموانئ باعتباره إقتصاداً قائماً. في الوقت الذي حقت فيه الولايات المتحدة في العام 1997 خلافاً لغيره 700 مليار دولار من صناعة اللوجيستيات مع توليفة أن يرتفع هذا الرقم إلى 900 مليار من هذه الصناعة وحدها في العام 2000.

2 - مع ذلك فإن مجتمع النقل بما فيه ملاك أساطيل السفن (Ship owners) ورجال أعمال الصنوبر إلى الإقتراف إلى عداد ملاك السفن يتفقون فيما يتعلق ببرامج ومناهج تمويل شراء وبناء السفن أمام علامت الإستثمار. منذ عقود من الزمن دون وجود رؤية واضحة وإدارة محددة لتجاوز علامات الإستثمار إلى ما وراءها من تمويل وتطبيق تدابير الإستثمار التي يستعمل من هذا القطاع الميروري أدلة التشابك والتكامل والتآلف مع المحاور الملائمة في العالم.

3 - أن بنوك الدول لخدمة بهذه الصناعة قد مولت بناء وشراء السفن بقرض قيمتها 200 مليار دولار في تسعينيات القرن الماضي هذا التمويل يبلغ ما بين أربعة إلى خمسة أضعاف ما قدم من قروض في ثمانينيات ذلك القرن وظلت مصر بعيدة عن هذا التمويل.

4 - أن البنوك المصرية سحروها لها فرجاً ومخرجاً في مثل هذه الميولات الإسمائية لتفريق أروعة الأمانة لشخصه الأربعة ليها التي تبلغ مئات المليارات حيث تميل عجلة على أصولها المالية ومسابقات الختامية بوافرهم أرباحها ومناسب إسماعها في عمليات التنمية الإستثمارية.

5 - إلى جانب ذلك يبقى التساؤل هو إلى أي مدى يمكن لإقحام ملاك السفن في مصر

التمويل من خلال أسواق الأوراق المالية تحت غطاء من التشجيع الذي ينظم هذا النظام بحيث يقوم ملاك السفن بإصدار أسهم

/ سندات للمستثمرين / مكنون البنوك دور المظان

(Catalyst) في ترويج هذه الأعمال المالية

الفراتية وتسهم في هذه إضفاء مصداقية على هذه الأعمال.

6 - أن تحويلي البنوك

بمعاونة خبرائها المتحرفين خلق ثقافة لدى من يرغبون في الإستثمار في هذا القطاع مؤداه إضباح الأهمية الاقتصادية الإستثمارية لقيمة مخرجاتهم لوجيستية في الإستثمار في تمويل هذه الصناعة التي تستحق أرباحاً مقبولة لمن يتخبر بالإقحام المصري من حيز الإعتدال على قطاعات محدودة الشغل قليلة القيمة لمخاضة وفرض التوظيف وضيق رقعة أسواقها إلى أفاق عالية ربحية توسع من الأنشطة الإستثمارية الرئيسية والأربعة وزيادة فرص العمل وتوسيع مساحة المجتمع المصري والخدمات التصديرية.

7 - ومن المعروف جيداً لملك السفن والبنوك وشركات التأمين أن قيم السفن سوف تبقى متذبذبة ما بين صعود وهبوط في الأسواق المحلية. وعلى ذلك فإن صناعة النقل البحري تعتبر من ضمن أكثر مجالات الاقتصاد الدولية عرضة للمخاطر ومبطلقة ذلك فإن إملاك السفن والتخلص منها سوف يبقى من أوليات الشئون المالية لملك السفن إلى حد أنها تتجاوز أحياناً مسألة التفتت التقنية. وإذا فإن هذه الصناعة الإستراتيجية المضمخة تحتاج إلى إسهامات شركات التأمين في تقديم شبكة أمان لها.

8 - ويتطلب تغير ظروف سياسة تمويل السفن باعتبارها أصولاً إسمائية لتجشيعها باعتلاء الأمان أن تشرى ككافيل تمويلها مؤازرة لتكافيل تمويل الأصول الأخرى التي تستعمل في الصناعات كثيفة رأس المال. ومادة يشار إلى أن حرية الدخول إلى أسواق المال رأسي إلى رفض تكافيل الحصول على التمويل.

9 - قاعدة اقتصادية ومسابقة هامة أخرى تتبدى في أن فنيات (Techniques) تمويل السفن سوف بدت أن تتوخى حيزاً عمالية خفض قابلية الشركة المالكة للسفينة لإحتلال التائر السفينة بالأصول - وكذلك تمكينها من جعل فترة حياة الأصل (استيشا) أطول من المديونية التحويلية.

10 - أحد التصورات الأخرى في منطق التنمية القائمة على الشراكة هو أن سفينة صندوق تمويل تسمم في جميع الشركات والوكالات المتخصصة وفيه قناة السويس والبنوك والبنوك المشتركة كاتيفيات الإستثمارية سيستعمل تمويل تحويل كاتيفيات أخرى التي تستعمل في (Shipping Fund) ممر إلى ميسلبي إستثمارية غير حكومية ويمتد في جانب من تكوين رأس ماله إلى الائتمار بالبنوك والشركات والمؤسسات والأفراد.

11 - مثل هذه الأفكار لا لتجمل الأرواح فقط في النقل البحري لا ينبغي أن يثنى في مؤخرة أجنحة التطوير الإستثمارية فهو قطاع حافل بفرص غير محدودة لخروج الإقتصاد المصري من عتق الزحاجة وتوسيع مصادر الدخل (التفتت التقنية) بتقليل مستويات التمددات والمخاطر التنموية التي تتسم كلها في حد محاور الإستثمار والتنموية وتنسيق كلها زادت الطاقات والقواعد الإنتاجية والتصديرية. ومماثلة النقل البحري صناعة تصديرية في المحل الأول لأن صناعة الخدمات أكثر الصناعات تقدماً الآن.

خامساً: مستقبل إقتصاد صناعة النقل البحري في مصر:

1 - لا يمكن لنا ألاّ نذكر بقنا تملكه حوالاً مسخرة لا ينطوي عليه المستقبل من تعديلات لكن هناك أكثر من سبب يدفعنا إلى القول بأننا شأن قريباً لنقل في أعاب تغيرات ذات أبعاد هامة لا تلك التفاضل من خبرورة الإستثمار في مصادرها ورسم مساراتها وتوسيع تأثيراتها. ولتسليمها على ذلك فإن بناء وتكوين بحري مصرى قوي صيدت فوق ويصيد فوق. ومن مجالات وإفاق التنمية إضافة إلى أنه سيكون أساساً لأحداث تغييرات إقتصادية وإجتماعية كثيرة هامة.


2 - هذه الصناعة تمتد تقديراتها إلى شتى القطاعات الاقتصادية لينا - فبالنسبة لخدمة الصادرات والواردات فإن الإقتصاد على خدمات الأسطول وعلى سوق يفتق العصب بدرجة ملحوظة على الميزان التجاري وبالتالي ميزان الميزان وحقق عنصر الثبات والأمان في نقل تجارة مصر الخارجية على سفن الأسطول الوطني. ومن عدة وجوه فإن فيه مضافة كثيرة سليله منها الإستثمار القوي.

3 - في الآلية الأربعة فإن البنوك في كثير من أقطار العالم تطلب أن يرقق ومستندات القرض بصورة نمطية من ثلاثة إلى أربعة تقسيمات ويقوم بها ماسرة من قوى الخبرة في مجال بيع وشراء السفن. ومن تيسر يتجاوز هذا النشاط يقدم البنوك لملك السفن الإقحام في نقل القابل للتفسير والتفصيل عن الطرق التي تم بها التمويل ومنعنا من ثم يمكن أن تتشأ هيئة تقييم السفن لأغراض البيع أو الشراء (Ship Valuation Panel) من خبراء بكتيين وشخصيات أخرى.

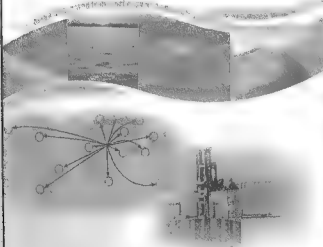
4 - ففي كل الأحوال فإن التمويل الإستثماري لشراء السفن يستلزم لضمان سلامة الصفقات بالنسبة للمقرض (البنك) والمقرض (صاحب السفينة) أن يكون كل منهما على دراية بغير عميق بصناعة النقل البحري وعلى علم بشئون اقتصادها. فمن الخطأ اللارج أن ينظر لسفن فقط على أساس أنها سفن (ships) أن assume that ships are a great mistake في حاليه فالتمسك السنوي لشراء السفن بتوجيهها بحيث البناء والاستعمل يبرو على 40 مليار دولار .

تابع البنوك والتمويل الإستثمارى لأساطيل السفن

- وذلك يقدم تحدياً تمويلياً إستثمارياً لكلا الطرفين مع إضافة حسابات المخاطر.
- 5 - ولكي تزيد صناعة النقل البحرى من طاقاتها الإستيعابية وتنوع من محاورها وتقلد ارتكازها فإن تنمية وتطوير صناعة بناء السفن ينبغي أن تكون مثالا لذلك ففي مستينيات القرن الماضي كادت مصر متوقفة عليها فى صناعة أسلاف عديدة من العائلات الآن قطعت الصين شوطا كبيرا فى صناعة بناء السفن. ففي العام 1990 كانت حصتها من صناعة السفن على مستوى العالم 6% ارتفعت فى العام 2002 إلى 16% لتتفى فى المركز الثالث بعد اليابان وكوريا الجنوبيه.
- 6 - ولأن هذه الصناعة الإستراتيجية الهامة للإقتصادات العالمية قطامية عالية المخاطر فإن البنوك ترى أن القروض التى توجه إليها محاطة بذات القدر بهذه المخاطر وذلك ما يبرر أحجام عدد من البنوك عن قبول الدخول فيها. ويستسيح ذلك توافر عدد من الضمانات التى تضمن ملاك السفن والبنوك على حد سواء من غائلة هذه المخاطر التى تهدد طرفى التعاقد. وهذا يحتاج إلى دخول شركات التأمين وشركات إعادة التأمين فى هذا الفضاء ويرغم وجود مخاطر فليس معنى هذا التورع عن دعم قطاع النقل البحرى من أجل مزيد من الأضرار لمصلحة التنمية الإقتصادية والنمو الإقتصادى إليه.
- 7 - ولا غرو فإن هذه الصناعة بعض المثلث كما أن لها عدداً من الإيجابيات..جوتلندا هي:
- أ- أن السفن لها عمر محدود.
- ب- أن صناعة النقل البحرى صناعة متشعبة (Fragmented) ليس فيها إحتكار طرف أو إحتكار اللثة.
- ج- وفى دورية : لأن قيم السفن فيها تتدبذ لمدة مرات أثناء عمرها التشغيلى
- د - وإيرارها للدخول لا يحسمه الإقصر وقت توفيق السفن (أحياناً)
- هـ - وأن الطلب على السفن مرتبط عادة بإزدهار الإقتصادات الدولية ورواج المبادلات التجارية البندولية.
- و- وأن السفن تعمل فى بيئات صعبة تسبب لها مخاطر تتطلبها عن العمل وتزيد دخول.
- ز- وأن عرض السفن (الفرغات) ليس قطعاً لأن أى جهة من الممكن أن تطلب بناء سفن بصرف النظر عن الحاجة الفعلية التى تشعر إلى ذلك.
- ح - وأكثره أعداد السفن فإن ملاكها يدخلون فى مناهسات غير عادلة مما يؤثر على فوائدهم الأرباح فى ميزانياتهم.
- 8 - ويرغم هذه النقائص فإن هناك إيجابيات تتحقق حينما
- إ- يحسن ملاك السفن من مستوى جودة صناعة النقل البحرى.
- ب - وبالتخلص من السفن الأثقل من المستوى المتوسط (Substandard)
- ج - والتركيز على للتخطيط الجيد.
- د - وإدارة الأصول (السفن) إدارة لا تعرضها للإحطال والتوقيف عن العمل.
- هـ - وتقليلها على أسس لوجستية سليمة.
- و - متابعة صيانة السفن لحمل قيمتها الحقيقية موازنة وموازنة قيمتها فى ميزانية الشركة.
- ز - ولأن صناعة النقل البحرى تقدم للسفن لفرات تذبذب قصيرة وقترات رواج أمل مما يوازن ربحية التشغيل ويحمل الأمل خالقاً للفوائض.
- ح - يذعن ريب فإن الإدارة الاحترافية هى أقوى ضمان لتوفيق السفن تشغيلاً فعلياً مريحاً.
- الخلاصة:** سيقى صناعة النقل البحرى من ضمن أهم الصناعات الإستراتيجية على مستوى العالم. ولا يمكن إصر أن لا تكون شريكا فى تعاقلاتها وتطورها وإحتلال



EGYTRANS



Vessel	Voyage No	ETS Alexandria	Transshipment Port
Sinon Star	825	18/11/2008	Falkenberg
Hannover	534	18/11/2008	Hamburg
A. girgis	534	12/11/2008	Gdansk
A. Mirah	555	18/11/2008	New York
Ocean Sea of Mj	532	06/11/2008	Jebel Ali
A. Aljoudi	535	28/11/2008	Buenos Aires
Dubai	535	28/11/2008	Rotterdam
A. walda	536	20/11/2008	Singapore
Santa mousa	825	10/11/2008	Antwerp



أسرة جورج كاميل أنسطاسى
وأسرة جورج زغيب
وجميع الأصدقاء
فى مدينة ملبورن وسيدنى بأستراليا
ومدينة الإسكندرية
بوطننا الحبيب
يتعنون بمزيد من الحزن والأسى
المفطور له
السيد الفاضل
جورج إلياس سابا
داعين المولى عزوجل أن يتقدم
الفقيد الكريم
بواسع رحمته ويسكنه جناته
ويلهم أسرته الصبر والسلوان.

لماذا نغضب

عندما أهدرنا دماء شهدائنا في البحر مع العبارة السلام ٩٨٩

التي يحين الوقت لصدور قانون بحري موحد ١٩

بِقلم/ عبد الحميد مرسى عبير الحامى بالنقض والدستورية العليا - وعصو إتحاد المحامين العرب
توقفنا فيما سبق عن القصور الواضح في القانون البحري فيما يتعلق بالثقل الجنائي الذي على أساسه يتم معالجة
من يتسبب سواه بقصد أو إهمال في حدوث كوارث بحرية أيا ما كان حجمها ولقد تردّد في كثير من وسائل الإعلان
تفسير غضب أهالي ضحايا العبارة السلام ٩٨٩ في قاعة المحكمة فور النطق بحكم البراءة لصالح الشركة ونجّله إلى
درجة محاولة النيل منه ولأخذ بمكرّة الثأر المرفوضة من المجتمع والدين، وقد حاولت الحكومة جاهدة درء الخطر
المحقّق بقيام النيابة العامة برفع استئناف الحكم وتحديد جلسة سريعة للفضل فيها، ودون الدخول في تفاصيل
معروضة على القضاء أو التأثير على مجريات الأحداث فإن الخطر الحقيقي ليس فيما سبق ولكن فيما هوأت بهذا
التشريع البحري الحالي وتطبيقه خصوص قانون عقوبات لا يتصور فكرة الحوادث البحرية أو الجوية ومازال يدور في
فلك حوادث السيارات التي تنتهي عادة بالتصالح أو غرامة لمساعدة الورثة في الحصول على تمويل تقدره المحكمة
بدعوى مستقلة.



والرجوع إلى تقييم حجم المشاكل التي تواجه البحار وهو يعمل، وأسباب هروبه بعد تدريبه
وبمحة البصائر المتينة وكيفية المواجهة بين حقوق البحار وشركة الملاحة.
وبور منظمة العمل الدولية في هذا المجال غير مقابل لجاهد إليه البحار المصري في الدرج
وليس له فرج من الوائى المصري.
أن التوجه العالي لتعسين الموازين جاء على حساب الجناح الآخر وهو الأسطول التجاري وبور
شركات الملاحة والخدمات البحرية لأن الانتشار بتعسين الموازين ورفع مستواها لا يبنى إغفال
الدور الأساسي للأسطول التجاري وتحديثه وتمييزه بخدمات وتجهيزه بحسين الثقل البشري عن
طريق جذب إستثمارات رابعة كقاعة دور الشركات البحرية وخدماتها وتحسين أحوال العاملين
على السفن وتقوية دور قلابة البحارة وتقبل الإلتزامات الدولية والتصديق على
العالمية البحرية.
ولمّا قلّنى نظرة دولية على التصف في حقوق البحارة في المناطق الخطرة وفي الدول النامية
ومنها مصر وهو ما يشهد بال تأديسين الموازين في مجال المناطق الخطرة خاصة منطقة خليج
عند وما تحت فيها من قرصنة بحرية تواجه الدول الكبرى لحماية مواطنيها ولكن إني حيازة حقوق
البحارة فهو أرخص من قيمة البضاعة التي يزيد الثالوان فيها ويرخص فيها من يعمل عليها سواء
تم خطفها أو قُلتت وهو ما سوف نتواجه ونواجه في العدد القادم إن شاء الله.

يحب إمامة النظر في كافة التشريعات البحرية الماثرة في قانون بحري موحد ينظم حركة
البضاعة والركاب ويؤمن حقوق البحارة ويوازن مع حقوق أصحاب السفن ويقدم تسهيلات
مالية وإعلافاً ويحوّل الإستثمار لخدمات النقل البحري.
فول يشم القارئ أن لكل ميناء من الموانئ المصرية قانون صاير لا يختلف من غيره في كثير ولكل
ميناء قواعد خاصة ولأمانة خاصة بالإشراف قانون ينظم حقوق وواجبات المرشدين وجنود خلال
ملاط سافرة كهيئة الإختلاف بين بين العقليات المختلفة بينهم، وأزناً الستار أكثر من مرة
من مشاكل المرشدين مع ميناءات الموانئ المختلفة رغم ثبات العمل في جميع الموانئ المصرية.
الإلتزامات الدولية التي تصدق عليها وأصبحت قانون يوجب تطبيقه، لا يتم تقليل بعض تلك
الإلتزامات لكن من تطبيق.
تدريسات العمل والمعالجة الجبرية مازالت مكار جدل فالقوى مهددة لا تصف البحار في
استرداد حقوقه بعد رحلة معاناة مع الشركة وفي المقابل شكوى أصحاب السفن من هروب
العالة البحرية وسط الإغرامات البعيدة بين منافسة الشركات لأجل المعالجة البحرية المديرة
التي تشتمل بواجب الصنعية على في أشد الصعوبة.
ورفض البعض رفع العلم المصري على سفنهم رغم أن مركزها الرئيسي داخل مصر وتعمل في
خطوط منتظمة بين الموانئ المصرية والأجنبية لأسباب سبق شرحها بالتفصيل فيما سبق.
أن ظهور علم الدولة وإلتزامه مع البحارة لشركة التي تعمل على متن سفنها يحتاج إلى دراسة

E-mail:lawayer_anbar@yahoo.com

التحديات التي تواجه إدارة الموارد البشرية

كلنا على موعد من العدد السابق على أن نستأنف الحديث عن إدارة الموارد البشرية وأن
نعرف المزيد عن عالمها.



سيد صبيح درويش

- التغيير الهيكلي في المنظمة،
لأنه من المحظوظ أن معظم منظمات الأعمال تمارس اليوم كثيراً من التغيرات الهيكلية التي تشل تحدياً
إدارة الموارد البشرية وفي هذه التغيرات التوافق مع معاصر خارجية يقصد بها التوافق من الباطن
مع شركات خارجية لتوفير التخصص في تخصصات معينة من العمل وكذلك أيضاً إعادة التفكير
والتصميم لسلوكيات العمل وذلك بقصد إحداث تغييرات جذرية في الثقافة والبيئة والخدمة وأسرة
ومن التغيرات أيضاً المستتر العمل لتعدي العجم المناسب لقر العمل بتحديث مطالبات.
واليك عزيزي القارئ أهم ما في هذه التحديات عدم إني أمر بالغ الأهمية بدونه لا ترى النخطة إلى
درجة العمل التي في أساس النجاح لكل منظمة إنها التغيرات التكنولوجية والإدارية والمهنية.
لقد حدثت في الفترة الأخيرة تغيرات تكنولوجية وإدارية ألفت مزيداً من التحدي على إدارة
الموارد البشرية فلنأني نرى على سبيل المثال لا الحصر الآن حالة الصعوبة التي أصبح بالغ
الأهمية وله دور عظيم في كل للمنظمات فهو يساعد على إنجاز كثير من الأعمال مثل الصناعات
وبرامج الأوبور والبريد والتوريد وبرامج العاملين وبرامج المخازن وغيرها من البرامج ولقد ساعدت
التغيرات التكنولوجية والإدارية أيضاً على فتح الباب على مصراعيه أمام المرشدين في المشاركة
في صنع القرار أي التحول إلى لامركزية.

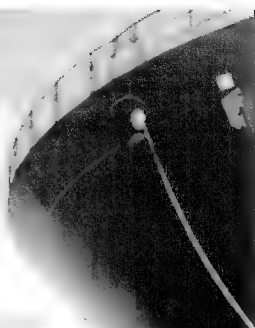
هكذا وقد رأينا بعض التحديات لإدارة الموارد البشرية التي تسعى لواجهتها والتغلب عليها.
ولكن لكي نستطيع نحن الإدارة النظم على تحدياتها لابد وأن نشارك في وضع سياسات
الشركة وإستراتيجيتها مما يجعلها أكثر قابلية للتطبيق. هذه السياسات وإستراتيجيات مثل
خطة العمل الخاصة بالمنظمة وتوفير المعلومات في المجال التي تستعمل في المنظمة وتخطيط وتوفير
إحتياجات العمل كل هذه السياسات تمكن الإدارة من التغلب على التحديات التي ستواجهها
والقضاء عليها وتزيد من فعاليتها للمنظمة.
هكذا كما قرأنا أن قدراً محدوداً ومختصراً من بعض التحديات التي تواجه إدارة الموارد البشرية
التي لو أنها توضعها في إيجاز.

بعد أن تناولنا شيئاً موجزاً من ماهية إدارة الموارد
البشرية ومن أهميتها ووظائفها المتعددة كان لزاماً علينا
أن نبرز ونوضح بعض التحديات التي تواجه هذه الإدارة.
فكل أصبحت إدارة الموارد البشرية أكثر إلزاماً بمشاركة
من كل من عمليات التشغيل الإداري وإدارته في
لمنظمة ككل نتيجة من أن نشاطها قد اتسع وأصبح
يتضمن الميكانيزم التقليدية لها التي سبق وأن أشرنا إليها
في العدد السابق.

ومن أبرز أسباب هذا الإلتزام أن بيئات العمل اليوم
أصبحت أكثر تنوعاً وتعقيداً وأن هذه التنوع في قوة العمل
التي يشمل عدة جوانب وأبعاد مثل الجنس والسن والديانة
والقدرة وهو ما يجعل أحد التحديات هذا بالإضافة إلى
تغير القوانين واللوائح الحكومية والتغيرات الهيكلية في المنظمة وكذلك التغيرات التكنولوجية
والإدارية.

- التغيرات في الواجب
حيث تزايد الإلتزام الحكومي نحو وضع لوائح تنظم العمل وأجراءات الأمن والسلامة المهنية
وتوفير المد الأدنى للأجور والتأمينات والمعاشات وحفظ وصماية جميع حقوق العاملين.

YOUR
TRUSTED
PARTNER



الهندسية
للحاويات

ش.م.م

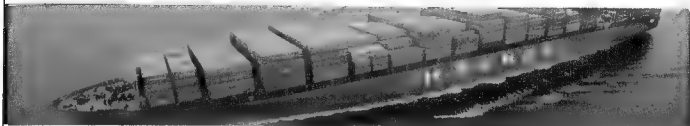
شحن وتفريغ

03 584 2398

www.khatawa.com



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EBX

		<i>Yokohama</i>	<i>Osaka</i>	<i>Cebu</i>	<i>Manila</i>	<i>Shanghai</i>	<i>Yokohama</i>	<i>Osaka</i>	<i>Cebu</i>	<i>Manila</i>
EASTBOUND	Dubai	002 E	28-Oct	30-Oct	31-Oct	06-Nov	10-Nov	20-Nov	25-Nov	29-Nov
	Ningbo	067 E	09-Nov	13-Nov	13-Nov	20-Nov	24-Nov	04-Dec	09-Dec	13-Dec
	W H 3	006 E	16-Nov	20-Nov	20-Nov	27-Nov	01-Dec	11-Dec	16-Dec	20-Dec

MED

		<i>Yokohama</i>	<i>Cebu</i>	<i>Manila</i>	<i>Fuzhou</i>	<i>Shanghai</i>	<i>Yokohama</i>	<i>Port Klang</i>	<i>Singapore</i>	<i>Cebu</i>	<i>Manila</i>
EASTBOUND	Efficiency	047 E	23-Oct	25-Oct	28-Oct	01-Nov	06-Nov	15-Nov	15-Nov	20-Nov	22-Nov
	Mosel	066 E	30-Oct	01-Nov	04-Nov	06-Nov	12-Nov	22-Nov	23-Nov	27-Nov	29-Nov
	Supreme	003 E	13-Nov	15-Nov	18-Nov	22-Nov	26-Nov	06-Dec	07-Dec	11-Dec	13-Dec
	Kennedy	013 E	20-Nov	22-Nov	25-Nov	29-Nov	03-Dec	13-Dec	14-Dec	18-Dec	20-Dec

		<i>Yokohama</i>	<i>Manila</i>	<i>Shanghai</i>	<i>Yokohama</i>	<i>Cebu</i>	<i>Manila</i>	<i>Port Klang</i>	<i>Singapore</i>	<i>Cebu</i>	<i>Manila</i>
WESTBOUND	Supreme	003 W	18-Oct	20-Oct	22-Oct	23-Oct	26-Oct	28-Oct	06-Nov	13-Nov	15-Nov
	Kennedy	013 W	25-Oct	27-Oct	28-Oct	30-Oct	02-Nov	04-Nov	15-Nov	20-Nov	22-Nov
	Chihwen	069 W	01-Nov	03-Nov	05-Nov	06-Nov	08-Nov	11-Nov	22-Nov	27-Nov	29-Nov
	Scala	004 W	08-Nov	10-Nov	12-Nov	13-Nov	16-Nov	18-Nov	29-Nov	04-Dec	06-Dec

MEX

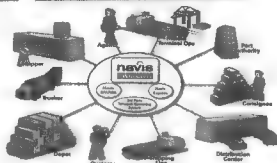
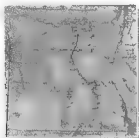
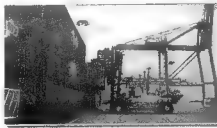
		<i>Yokohama</i>	<i>Manila</i>	<i>Shanghai</i>	<i>Cebu</i>	<i>Fuzhou</i>	<i>Shanghai</i>	<i>Port Klang</i>	<i>Cebu</i>	<i>Manila</i>
EASTBOUND	Verdi	010 E	21-Oct	22-Oct	24-Oct	26-Oct	01-Nov	11-Nov	18-Nov	18-Nov
	Rossini	006 E	28-Oct	29-Oct	31-Oct	02-Nov	06-Nov	16-Nov	22-Nov	25-Nov
	Bellini	003 E	04-Nov	05-Nov	07-Nov	09-Nov	15-Nov	25-Nov	29-Nov	02-Dec
	Puccini	041 E	11-Nov	12-Nov	14-Nov	16-Nov	22-Nov	02-Dec	06-Dec	09-Dec

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

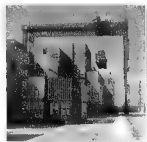
Alexandria Head Office: Tel: 03 4840980 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmex.com Website: www.kadmex.com

DCHC

DAMIETTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.



The Modern Terminal Community System



FACILITIES

Total Area	600,000 m ²
Container Berths	4
Total Berth Length	1050 m
Depth Alongside	14,5 m
Container Quay Cranes	8
Mobile Crane	6
Rubber Tyred Gantry Cranes	10
Forklifts	1
Front loaders	18
Reach stackers	6
Reefer Plugs	50



DCHC has begun carrying out ambitious plan since 2006 by suppling two super post panamax que cranes followed by other two besides , taking action in making study to increase water depth along side the terminal quay to be 16 m.also, to increase the quay length to be 1450m

DCHC has achieved a rapid rates of growing, whereof 1.2 million TEUs has been handled
DCHC deal with the major international shipping lines

CMA-CGM, CSCL, HLC, IRISL, MISC, OOCL, APL, HSD , APL , NYK, MOL, HMM

We Do Our Best To Be The Best

Tel : 2067 290100 / 2067 290101 Fax: 2067 290777 P.O. X. 34514 Damietta, Egy

Email: damietta@dchc.com.eg www.dchc.egdam.com

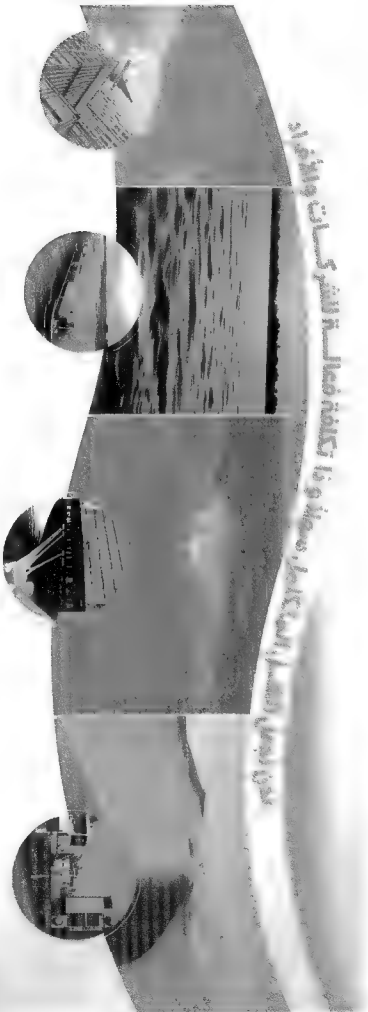


إيجيبترانس

لخدمات وحلول النقل المتكامل عالمياً

تكاليف فعالة للبضائيات والأفراد

مخزون جاهز



فروع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق، ١٥ شارع أحمد صراتي - برج البربري - المهندسين - ١٢٤١١ إمبابة
تليفون: ٠٢٣٣٤٤٨٧٧ - ٠٢٣٣٤٤٧٨٥ (خط ١٢) فاكس: ٠١٢ ٣٩٢٠٠٧٣ موبایل: ٣٣٤٤٧٨٥ - ٢٣٣٤٥٠٧٦١
بريد الكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg

بعد تصدع البناء الرأسمالي... بركانه الاشتراكية يتورمه جديد

إكرام الرأسمالية .. سرعة دفنها

بيد أن ما اقترهه النظام الرأسمالي الأمريكي من ذنوب في حق البشرية لا توفيه له على إلا إن الأنظمة الرأسمالية المتوحشة ظلت تمارس كل أنواع الرذائل على مرأى ومسمع من الجميع. ومع ذلك ، وكان الحمل السفاح نتيجة طبيعية ، لكن أحدا لم ينتبه ولم يلتفت ، لكن في فترة المخاض شعر البعض أن هناك أوجاع مكتومة وتآوهات تخرج على استحياء بين الحين والآخر ، وفي جنح الظلام تمت لحظة الميلاد المأساوي لقد استيقظ العالم متزوعا على هذه الحمم البركانية التي ثارت فجأة آتية على الأخضر وتيبس وفي مشهد جنازى حزين وقف العالم مشيعا النظام الرأسمالي ذو النكته الأمريكية على أنغام الاشتراكية القديمة التي ما هتأت في الظهور من جديد على السيمفونيات الماركسية الحقيقية

الزلازل العنلى المسى بالكساد العظيم والذي استمر قرابة العامين .. بيد أن الرأسمالية كانت تشهد أزمتا جديدة في الفترة من عام 1854 حتى عام 1919 كانت الأزمات تحدث كل 49 شهرا وتستمر 22 شهرا ، أما ماخل المعلنين الآخرين فقد بدأت الأزمات تحدث كل مائة شهر وتستمر مدة ثمانى أشهر فالأزمة ليست جديدة وليست غير مسبوقة لكنها جزء من سلسلة أزمتا تاريخية للرأسمالية ، هي بالخطق ليست نهاية للرأسمالية لكنها نهاية لسيطرة الولايات المتحدة الأمريكية ، لم تعد الولايات المتحدة هي كاتبة العريق الرأسمالى العالمى

والسؤال

ما هو موقف مصر من هذه الأزمة ؟
ما هو موقف الاستعمار الجديد من أزمة البلدان المتحدة الأمريكية ؟

والسؤال

ما هو موقف فرنسا والمجموعة الأوربية ؟
ما هي الأسباب الحقيقية لهذه الأزمة ؟

والسؤال

ما هي الأسباب الحقيقية لهذه الأزمة ؟
ما هو موقف الاتحاد السوفياتي من هذه الأزمة ؟

والسؤال

ما هي الأسباب الحقيقية لهذه الأزمة ؟
ما هو موقف الاتحاد السوفياتي من هذه الأزمة ؟

فلا يجب أن ننسى أن هناك إستثمارات جريمة تبثت من موى فوه تنبئ الحكومة المصرية الحالية لهذه الفرصة التاريخية أم مازالت مشغولة بما يدور في القرية الذكية ؟ !

زيادة نمو حركة الركاب

مصر وحده مدير مكتب مصر للطيران يؤكد أن معدل نمو حركة الركاب المسافرين على رحلات مصر للطيران إلى كندا خلال موسم 2008 زاد بنسبة 19% مقارنة بعام الماضي حيث بلغ معدل الإحتلال 9675 على الرحلات بنسبة نمو بلغت 24% في معدل الإحتلال من نفس الفترة من العام الماضي، ويصل عدد السالحيين الكنديين الذين رأوا مصر 77 ألف سائح.

دعوة البرازيلية

للانضمام لتتحالف ستار
دعا تحالف ستار شركة تام البرازيلية للانضمام لتحالف بعدما صوت رئيساء مجالس إدارة شركات الطيران الأعضاء في التحالف بالإجماع على قبول الخطوط الجوية البرازيلية - أكبر شركة طيران في أمريكا الجنوبية لتكمن عضوا في التحالف، وقد صرح يان البرشت الرئيس التنفيذي لتحالف بأنه يتقدم بالخطوط البرازيلية ستكون أمريكا اللاتينية في متناول جميع عملائنا.

الشركة القابضة

المالية الجديدة
تم عقد الجمعية العامة التأسيسية الأولى للشركة القابضة المالية الجديدة للطيران المدني بوزارة الطيران وأقرت الجمعية في إجتماعها الأول تأسيس شركة التي تهدف إلى تطوير تمويل وشركات قطاع الطيران المدني والتي تعمل إستكمال تطوير منظومة المطارات المصرية، وتحديث الأسطول الجوى لشركة مصر للطيران بجانب تشكيل أول مجلس إدارة لشركة الجديدة.

أخبار من فوق السحاب

نشاط في مجموعة أيرباس

تخطت مجموعة إيرباص الأوروبية لتقلل شفع من مصانعها من مدينة تولوز الفرنسية إلى دول أخرى لتخفيف من الإقتصاد على اليورو واستبداله بال دولار الأقل سعرا في الأسواق المالية، كما تحترم المجموعة إلقاء مصنع في تونس ألف عامل، وآخر في الولايات المتحدة لإنتاج أجزاء من الطائرات التي تحتاج إلى تكنولوجيا تتطور.



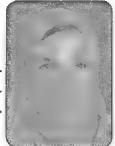
المؤتمر الدولي لإقتصاد طياري أفريقيا

نظم الإتحاد الدولي للطيران المؤتمر الدولي السنوي لإقتصاد طياري أفريقيا والشرق الأوسط تحت رعاية الفريق لحد شقيق وزير الطيران المدني، وقد أدار الطيار هشام الديب جلسات المؤتمر التي بحث المشكلات التي تواجه صناعة الطيران المدني في أفريقيا والشرق الأوسط خاصة المشكلات الفنية في الطيران (السعر) ، وقد أشاد الطيار كارلوس إميون رئيس الإتحاد الدولي للطيران بجمع مصر الجغرافي والتضاريسية في إنشاء شركات الطيران المدني.



لائينا والنينو والإحتباس الحرارى

تغطية / وسام غنيم



- ظاهرة النينو ودورها في تكون الأعاصير
- خبراء الطقس وظاهرة لايننا
- شبح ظاهرة الاحتباس الحرارى
- ماذا تعرف عن ظاهرة لايننا
- لايننا وراء هجمات القرش في المكسيك
- إنشاء صندوق مالي لمكافحة التغيرات المناخية

أدت التنبؤ إلى رفع درجة الحرارة .

ويرى أنه من العلماء في هذا التطور أن ارتفاع درجة حرارة الكوكب قد وصل إلى مدها وأن الأرض تبهر عن قضايتها لظاهرة الاحتباس الحرارى إلا أن جازوا، مصر على أن للساعة ليست كذلك ويشير إلى أن درجات الحرارة في عام 1998 مازالت أعلى بكثير من معدلاتها في القرن العشرين

إنخفاض درجة حرارة الشتاء العالمى :

أشار عمر بدور المسؤول عن بيانات المناخ والرياح في المنطقة للأرصاء الجوية : يمكننا أن نتوقع مع احتمال كبير أن هذه تكون السنة أكثر برودة من السنوات القميص الماضية وقال جون هاموند خبير الأرصاد الجوية في المركز بالبحر في بداية العام هناك كانت ظاهرة لايننا هذا كان له تأثير على خفض درجات الحرارة إلى حد ما أيضا لكن في الواقع فإن ظاهرة لايننا تظهر دائما تشير إلى التحرك صوب حالة أكثر اعتدالا

شبح ظاهرة الاحتباس الحرارى :

الاحتباس الحرارى أو تغيرات جسيمه وكبيرة على حياتنا وهذه التغيرات لها أبعاد سياسية واقتصادية

فما هو الاحتباس الحرارى ؟

هو ارتفاع درجة حرارة الكرة الأرضية مما يسبب في حدوث عدة تغيرات أبرزها (ذوبان الجليد/ارتفاع منسوب المياه/ تغير مواسم الأمطار/ القضاء على النباتات) وأهم سميات الاحتباس الحرارى هو احتباس الغازات الملوثة من المصانع لحرارة وجعل الكرة الأرضية أكثر خشونة فمثلا غاز الميثان المحتبس بالجو يقوم برفع درجة حرارة الكرة الأرضية ويسبب ارتفاع درجة الحرارة بمرتين ضعف ذوبان الثلج مما يؤدي إلى اختلاط غاز الميثان المحتبس داخل كبريتات الثلج ومن هنا يتم ارتفاع حرارة الكرة الأرضية أكثر والذي يساهم في انتشار حرائق الغابات حيث حرائق الغازات تطلق الكربون، والكربون يساهم في جند في ارتفاع الحرارة

تقرب الأيون أكثر التسامع هذا العام :

فالت وكالات الفضاء، الا ويري بأن العلماء توصلا إلى خلاصة مفادها أن ثقب الأيون في هذا العام أكبر مما كان عليه في السنة الماضية وإنما أصغر من حجم الثقب في عام 2006.

قرب النابضة من التغيرات المناخية وموقع علماء الطقس من ذلك :

أصاب الناس قلق من تغيرات احتمار الكرة الأرضية ومن حدوث الاحتباس في معظم دول العالم أكثر من قلقهم من الفيضانات الساحلية غير أن العلماء يوضحون بأن من الخطأ حتما تحتل الكرة الأرضية فإن الاحتباس أكثر حدوث وأكثر قوة حيث تحدث قوتها من مياه المحيطات الدافئة لكن وبينما يتسلك العديد من العلماء بهذا الرأي إلا أنه ليس هناك إجماع كبير عليه وذلك جزئيا بسبب الاختلافات حول عوامل أخرى والتي قد تشمل ضد حدوث العواصف القوية الملوثة في أوروپيسير وتشير أنشيز رئيس المؤسسة البحرية بكتك بجمعة هذا الرأي

وعد إحتباسات وبماضات وتقلبات وأبحاث المجتمع العالم على ضرورة وجوه حل لهذه

الأمز قد توصلا إلى التالي :

إنشاء صندوق مالي لمكافحة التغيرات المناخية :

أشار روبرت زويك رئيس البنك الدولي بأنه من المتوقع أن تنشأ دول صناعية كبرى صندوقا براس مال يبلغ مئاريات المليارات في وقت لاحق من العام الحالي لمساعدة الدول النامية على خفض انبعاثات الغازات المسببة لارتفاع درجة الحرارة في العالم وأشار زويك إلى أنه من المرجح أن يتم وضع القممات الأخيرة للصندوق إنشاء قمة مجموعة الثماني التي ستعقد في جزيرة موكايو شمال اليابان.

لا يعرف ماذا سنفعل ضد انحصي أنفسنا من أخطار الطقس وكيف نعد من الظواهر المخفية التي أخلقتها لنا الملوثة البيئة المختلفة وإلى هذا العهد سوف نوضح لكم هؤلاء الأدياب الثلاثة ويخبرونهم

ظاهرة النينو :

إن ظاهرة النينو من العوامل التي تلعب دورا مهما في عملية تكون الأعاصير بظاهرة النينو هي ظاهرة ساحلية تحتاج بحار ومحيطات نصف الأرض الجنوبي بمرطبة دورية وعلى فترات متتالية مدة كل منها ثمانية عشر شهرا تهيمن خلالها هذه الظاهرة على المحيط الهادى والهندي فنيبا يسخن الطبقة العليا من ماء هذين المحيطين خاصة إلى الغرب من شواطئ أمريكا الجنوبية مما يؤدي إلى سيطرة الجفاف في بعض المناطق ولكن دوامات هوائيه وأعاصير مدمرة في مناطق أخرى مثل حوض الأمازون وإستراليا وأجزاء الإندونيسية والماليزية وغيرها

ظاهرة لايننا : أما ظاهرة لايننا فالتا تحدث أثر معاكس حيث يتكون فيها نطاق من الهواء الساكن بين حزامين من كتل الهواء النشطة مما يمنح إلى تشكل الأعاصير الصحبية بالعواصف الرعدية المطيرة واستمرار زيادة معدلات الأمطار في بيئة الأرض ترتفع درجة حرارة الطبقة الدنيا من خلالها الغازى ويرافقها تزداد فرص تكون الأعاصير البرقية والرعدية المطيرة تزداد في العدد وفي الشدة وتلغف مما يهدد أكثر مناطق الأرض صوبه والدمار الشامل من مثل كل من أمريكا الشمالية والجنوبية وإستراليا وحوض المحيط الهادى والهندي

خبراء الطقس يؤكدون تزايد احتمالات حدوث ظاهرة لايننا :

توقع خبراء الطقس أن تزداد احتمالات حدوث فيضانات وأعاصير ناتجة عن ظاهرة (لايننا) الجوية بينما انتقد دلائل حدوث شقيقتها النينو وتجاوب ظاهرة (لايننا) عاده منها خلسا رعبا وتصبح درجات الحرارة على سطح البحر أكثر دفئا في منطقة غرب المحيط الهادى وأكثر برودة في شرقه وقالت منظمة الأرصاد الجوية في بيان خاص زادت التطورات من احتمال توفر الظروف الملائمة لظاهرة (لايننا) درجات الحرارة في المناطق الشرقية وإلى المحيط الهادى

تقل بالعمل درجة الحرارة درجة واحدة مئوية من معدلها الطبيعي مليون/إيران.

ومن هنا توقع علماء الأرصاد بان ظاهرة لايننا قد تحدث في غضون شهر أو اثنين كما حدث في الطقس وصيبت العواصف التي أدت إلى مقتل 41 شخصاً أما ظاهرة النينو فلنأخذ تحدث كل 4 إلى 5 أعوام وقد أدى ظهور النينو لحدوث موجات من الجفاف في إستراليا وجنوب أفريقيا وارتفاع درجات الحرارة في آسيا

ظاهرة لايننا وراء هجمات القرش في المكسيك :

أفاد خبراء أمريكي في أسماك القرش أن درجات الحرارة على سطح البحر الأكثر برودة من المعتاد بسبب ظاهرة لايننا وربما تكون مسؤولة جزئيا عن موجة من الهجمات القاتلة لاسماك القرش قبيل سواحل المكسيك على المحيط الهادى

وأشار جورج بروجيس مدير برنامج بحث أسماك القرش في فلوريدا إلى أن ظاهرة لايننا التي تحدث في المعتاد إلى انخفاض درجات الحرارة التي في المعتاد في مياه المحيط الهادى قد انتقلت إلى المنطقة الواقعة بين اليابا اليابارة والفاقة قرب الشاطئ وكما انتقلت معها الأسماك ومقتل سموا

طبقا لما ورد وكالة العربية السعودية وأوضح بروجيس أن هناك أكثر من سمكة قرش واحدة وراء هذه الهجمات مؤكدا أن هناك أسماك قرش من نوع قرش النور التي يجب أن يقضاها البشر لأنها تعيش قرب الشاطئ

ارتفاع درجة حرارة الصيف المقبل :

قال جازوارد ليايبي من (الأمم المتحدة المنظمة العالمية) أن ثقل لايننا قد يمتد إلى فصل الصيف المقبل مما سيسفر من خفض درجة الحرارة عالميا بعمل جزء من الدرجة المئوية في الشتاء وارتفاعها صيفا ويمنى هذا أن درجات الحرارة لم ترتفع منذ عام 1998 عندما

تقديم وتأخير الساعة 60 دقيقة

فكرة بين القبول والرفض عمرها 224 عاماً!!

بقلم / ولاء حمزة

هناك جدول مستمر يتكرر مرتين سنوياً بين كثير من الناس وبالتحديد في آخر شهر إبريل وسبتمبر حيث يتم تقديم أو تأخير الساعة 60 دقيقة وكان صاحب هذه الفكرة هو المفكر الأمريكي "ينيامين فرانكلين" عام 1784 أي منذ 224 عاماً.

وكما نعلم أن هذا العام تم تغيير الساعة بالتوقيت الشتوي مبكراً نظراً لالتزام شهر رمضان الكريم هل من المعقول أن يتم على مر السنوات القادمة تغيير التوقيت أكثر من مرتين في السنة أم أنها فرصة للإنفائه خاصة وأن هناك دعوة برلمانية تدعو لذلك فما هو جدوى هذا التغيير الذي يتم سنوياً وما هي قصته مع الإشارة إلى تأثير ذلك على الإنسان من الناحية الطبية والنفسية هذا ما سنتعرف عليه عزيزي القارئ عبر السطور القادمة...

كيف كانت الفكرة؟
طرح فكرة تقديم الزمن لمدة 60 دقيقة في فترة الصيف لأول مرة من خلال مقال للمفكر الأمريكي ينيامين فرانكلين عام 1784م خلال أقامته في باريس كمندوب الولايات المتحدة وذلك ضمن تقديمه لخطة إقتصادية وعندما خرج ذات يوم وتجهل في اللبنة على حصانه لاحظ أن الناس يخطون في نوم صيف بعد أكثر من ثلاث ساعات من طلوع الشمس فبدأ بالاستفادة من طول فترة النهار لزيادة الإنتاج وتغيير الحالة.
وبعد 123 عاماً أعيد طرح الفكرة عندما التقى المفكر مهندس إنجليزي اسمه ويليام ويليت وأصدر كتاباً بعنوان "الوقت في ضوء النهار" وعاطفه لتغيير التوقيت صيفاً وذلك سنة 1907 وفي العام التالي تقدمت الحكومة البريطانية للبرلمان بطلب الموافقة على التوقيت الصيفي فرفض البرلمان الاقتراح وسخر منه ثم أفسر الموافقة عليه بعد 9 سنوات أثناء الحرب العالمية الأولى لإدخال التوقيت الصيفي حين استنفذ لأول مرة سنة 1916 وكانت بريطانيا أول دولة تطبق التوقيت الصيفي وتلتها ألمانيا.
دول العالم وقصة تغيير التوقيت

هناك أكثر من 70 دولة على مستوى العالم تعمل بنظام التوقيت الصيفي هذا ما أشار إليه / محمد مصطفى بتعليق حول هذا الموضوع بجمعية الأخبار حيث تم الإشارة إلى أن من بين الدول التي تقوم بتطبيق هذا النظام الولايات المتحدة الأمريكية ومعظم دول أوروبا وأمريكا اللاتينية بينما هناك عدة دول أوقفت العمل بالتوقيت الصيفي بعد فترة من العمل به مثل الصين من 1986 حتى 1991م هناك دول لم يطبق التوقيت الصيفي بها أصلاً مثل اليابان والملكة العربية السعودية.

– ويتم تغيير الوقت في سوريا من 1 إبريل إلى 1 سبتمبر من كل عام وفي أوروبا وإفريقيا يتم تغيير الوقت صباح الأحد الأخير من مارس وينتهي في الأحد الأخير من سبتمبر.
– وفي عام 2005 أشار / محمد مصطفى إلى أن الرئيس الأمريكي جورج بوش وقع قرار مرسوم الطاقة يُلزمه بتغيير موعد بداية وإنتهاء التوقيت الصيفي إيجاباً من سنة 2007 بحيث يبدأ التوقيت الصيفي في الأحد الثاني من مارس وينتهي في الأحد الأول من أكتوبر.
– أما في أستراليا فيكون إبتداء التوقيت الصيفي فهو معاكس للتوقيت الصيفي من الكرة الأرضية حيث يتم الإنتهاء من التوقيت الصيفي صباح الأحد الأول من إبريل ويبدأ في الأحد الأخير من سبتمبر / نفس الأمر بالبنسبة للبرازيل حيث يتم معاكسة بداية وإنتهاء التوقيت بالنسبة للسماء والسماء وإن كان التغيير يكتفي في الأحد الثالث من الشهر.

– أما مصر فتعود الفكرة إلى 15 إبريل سنة 1941 عندما صدر الأمر العسكري بتقديم التوقيت 60 دقيقة في فترة الصيف وحتى 15 سبتمبر من نفس العام وذلك أثناء الحرب العالمية ثم ألغى بعد إنتهاء الحرب وأعيد العمل به سنة 1957 ثم ألغى في 1959 ثم أعيد 1982 ثم ألغى سنة 1985 ثم أعيد بالتقنين رقم 140 سنة 1988 وأدخل بالتقنين 14 لسنة 95 ولا يزال العمل به سارياً حتى الآن في انتظار إشهار آخر!

إلغاء تطبيق التوقيت تحت بصير البرلمان
نظراً لطول شهر رمضان المبارك من فصل الصيف فمن المنطوق أن يرتبط مع ذلك تغيير التوقيت 4 مرات في السنة الواحدة وفي شهر إبريل الماضي دارت مناقشات عديدة بمجلس الشعب بعد أن راققت لجنة الاقتراحات على مشروع قانون إلغاء التوقيت الصيفي فلم قام كلا من نائب الحزب الوطني مصطفى البوارى والنائب المستقل جمال حنفي باقتراح إلغاء



من هنا وهناك

التكاتف لمواجهة آثار الأزمة

أكد الدكتور مصطفى جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية في اجتماعات لجنة الاستثمار العربية على حاجة الدول العربية لتكاتف من أجل مواجهة آثار الأزمة الاقتصادية الحالية على اقتصاداتها، وأوضح أن العالم العربي الاستفادة من هذه الأزمة ومواجهتها إلى فرصة لتنمية الموارد العربية واستثمارها داخل العالم العربى بدلاً من استثمارها بالخارج.



زيادة الصادرات المصرية لفرنسا

أصدر مكتب التمثيل التجاري في باريس تقريره الذى أكد زيادة الصادرات المصرية السوق الفرنسية- حيث حققت زيادة كبيرة خلال النصف الأول من العام الجارى بنسبة 25.3% مقارنة بنفس الفترة من العام الماضى، وبلغ أجمالي قيمة الصادرات المصرية إلى فرنسا حوالى 416.6 مليار يورو في حين بلغت قيمة الصادرات خلال نفس الفترة من عام 2007 حوالى 332.4 مليار يورو بزيادة مقدارها 84.2 مليون يورو.



من أقوال سقراط:

«من الضروري أن تتزوج .. فإذا كانت زوجة صالحة فغيب سعيداً .. وما إذا كانت زوجة سيئة فاستصح ليوسفاً»

نصائح للمرأة 2008 لكدامه

أسرار وفوائد المكسرات

عين الجمل:

- خالي من الكوليسترول، غني بالبيتاكاروتين
- يقلل الالتهاب القلبية، مفيد لضغط الدم والسكر
- يبالغ من التهابات

البلشيق:

- غني بالأحماض الدهنية
- له تأثير إيجابي للقلب والجهاز الهضمي
- مسئول عن تحسين البشرة وتقوية شعر الإنسان
- يساعد على تحسين كفاءة الأداء لدى الإنسان أي إكسابه حيوية أكثر

الكاداميه:

- يحتوي على أعلى نسبة من الأحماض الدهنية الغير مشبعة (خاليه من الكوليسترول) أكثر من أي نوع من أنواع المكسرات الأخرى
- اليكان

- غني بالأحماض الدهنية الغير مشبعة والمعادن وفيتامين "ب"
- خالي من الكوليسترول

اللوز:

- يساعد على تقليل بعض الأمراض مثل ارتفاع الكوليسترول
- مرضى العرق، التهاب المعدة ومرض السكر.
- يساعد على عملية التمثيل وتتميز الخليا وخاصة أثناء العمل
- يساعد في أداء وظائف العضلات والأعصاب بصورة أفضل

الكاجو:

- يتميز بأنه قليل الدهون والسعرات الحرارية
- غني بالمعادن فهو يحتوي على كمية كبيرة من الماغنسيوم

فوائد عصير القصب:

- لا تقتصر فوائد عصير القصب على أنه ينقي الجسم من السموم فقط
- إذا ما خُشِّنَ إلى عصي على نسبة مركزة من سكر القصب الذي يولد طاقة حرارية إضافية للجسم

- قصب السكر غني بالسكروز ويولد معنوية مفيدة للجسم
- يخفف من تجميد البشرة بالظلمة الحرارية والإشعاعية والتي تتسبب وصول خلاصة العناصر الغذائية للجفان الصحية والمليئة

بعض الاعادات الصحية للحفاظ على البشرة:

- 1- تجنبني التعرض لأشعة الشمس المباشرة واتركي البشرة تتنفس الهواء الصحي
- 2- اعملي عناية بمرطبات وكيفية التعامل معها
- 3- تحلي التحليل الذاتي للحظاظ على جمال البشرة
- 4- استعملي غراش ورواد ممتصين لجسده أثناء النوم
- 5- تجنبني برامج الحمية القاسية وينضف بشرتك فوراً
- 6- يجب أن يكون غذائك مغنق ومتكامل وأشرى قدر كافي من الماء
- 7- تطبي بعض تمرينات الاسترخاء حتى تتخلص بها من آثار الضغوط النفسية والإجهاد البدني

نصائح هامة لمطبخك:

- 1- لا تكثر من تناول البيض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 2- لا تكثر من تناول اللحم يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 3- لا تكثر من تناول السمك يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 4- لا تكثر من تناول الحبوب يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 5- لا تكثر من تناول الفواكه يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 6- لا تكثر من تناول الخضروات يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 7- لا تكثر من تناول الزيوت يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 8- لا تكثر من تناول الملح يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 9- لا تكثر من تناول السكر يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 10- لا تكثر من تناول الكافيين يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 11- لا تكثر من تناول الكحول يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 12- لا تكثر من تناول النيكوتين يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 13- لا تكثر من تناول الأدوية يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 14- لا تكثر من تناول المضاد حيوي يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 15- لا تكثر من تناول الهرمونات يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 16- لا تكثر من تناول الكيماويات يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 17- لا تكثر من تناول المبيدات الحشرية يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 18- لا تكثر من تناول المنظفات يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 19- لا تكثر من تناول البلاستيك يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 20- لا تكثر من تناول المعادن الثقيلة يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 21- لا تكثر من تناول الإشعاع يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 22- لا تكثر من تناول الضوضاء يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 23- لا تكثر من تناول التلوث يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 24- لا تكثر من تناول التوتر يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 25- لا تكثر من تناول الحزن يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 26- لا تكثر من تناول الغضب يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 27- لا تكثر من تناول الكبر يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 28- لا تكثر من تناول النفاق يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 29- لا تكثر من تناول الكذب يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 30- لا تكثر من تناول البغضب يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 31- لا تكثر من تناول الحسد يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 32- لا تكثر من تناول الغيرة يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 33- لا تكثر من تناول الحقد يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 34- لا تكثر من تناول الكراهية يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 35- لا تكثر من تناول البغضاء يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 36- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 37- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 38- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 39- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 40- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 41- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 42- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 43- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 44- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 45- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 46- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 47- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 48- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 49- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 50- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 51- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 52- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 53- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 54- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 55- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 56- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 57- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 58- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 59- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 60- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 61- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 62- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 63- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 64- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 65- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 66- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 67- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 68- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 69- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 70- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 71- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 72- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 73- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 74- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 75- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 76- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 77- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 78- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 79- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 80- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 81- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 82- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 83- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 84- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 85- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 86- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 87- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 88- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 89- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 90- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 91- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 92- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 93- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 94- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 95- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 96- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 97- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 98- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 99- لا تكثر من تناول البغض يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..
- 100- لا تكثر من تناول الكره يومياً .. فإذا أكلت أكثر من ذلك على هذا الشهر ..

درس في الالتزام:

كان غداً محزون على أبو عبد رجب الإترام ولا يسمح لأحد محزون صلاته الأولى أن جاء صديراً معها كانت حجة صدقته به وفي إحدى المرات نصص به أحد أدباء النفس واستأجره عن حضور جلسات تصالون ولكن لشدته في شكره .. قلته بغداً رسماً في ضروره إترام بالمواضع وأوقعه سابع طوال جسمه الصالون.

من عالم الحيوان:

ريجيم قانس للذلافين باليابان:

أقررت حديقة يابانية على البحر عمل ريجيم لجميع الدلافين الموجودة بها .. اكتشف مسئول الحديقة أن الدلافين التسعة عشر الموجودة بها أصيبت بالسمنة وأصبحت لها كروشي جعلتها لا تستطيع أداء عروضاها برفاهة فقررنا إخضاعها لريجيم قانس يشمل تناول سمك أبيض وما كاربيل قليل السرعات بالإضافة إلى أداء بعض التمرينات.

حالة فريدة من نوعها في العالم:

في واقعها بادرة لا تسمحح لثانية أسرافلة الربوة عيب الأ ثلاثة م فقط خلال الأسبوع قانس شنة 21 عاماً إيه عانى من هذه الحالة عندما كانت في السبعة عشرة من عمره مشيرة إلى أن لمر .. تكروها أن حسدا فريدة من نوعها في عالم وفات (استيقظت د يوم قبل إحصار اللغة الإنجليزية في لرسة لدمتي لا سمعح ن صبح عساى) وأشار لروفيوس حسبي المنصحين في أعصب أعيون إلى أن هذه حدة فريدة ولا يوجد له شخيص حتى الآن

الحومايل ومرض السرطان:

كشفت أحدث الأبحاث الطبية الحديثة النقاب عن أن الأطفال والشباب الذين اعتادوا التحدث في المحمول أكثر عرضة بنحو خمسة أضعاف للإصابة بسرطان المخ مقارنة الأطفال في الماضي بسبب زيادة التعرض لوجات طاقة كهرو مغناطيسية عالية.

كلمات لها معنى:

- لا تنظر إلى الماضي .. وأفتح قلبك للحياة
- اكتساب الصديق أخفى من جنى المال
- اسعد من حوك .. ستعشر بالسعادة

من عالم الكمبيوتر والانترنت:

أصبح بإمكان محبي الأسماك وصوت البحر الإستمتاع به فهناك حوض مصغر يعمل على USB يتم إضاهة بجهاز كمبيوتر لتشغيل الموسيقى وهو يحتوي على أسماك ليست حقيقية تسبح في الماء كما توجد إضاءة بلون الينابيع سوف يضيف بعض الحيوية والاستقرار والأرحة للشاشة وبما أن هذا الحوض مزيف فلا حاجة إلى تشغيل الحوض كل شهر كل ما عليك فعله إضاهة في منفذ USB لكي يعمل.

إسلاميات:

كان سلفنا الصالح يدعون الله ستة أشهر أن يتقبل رمضان منهم ثم يدعون ستة أشهر أن يفلهم رمضان فنكون سنتهم كلها في ذكر هذا الشهر .. من أبي هريرة أن النبي صلى الله عليه وسلم قال : (ألا أدلكم على ما يعجز الله به الضخا ويرفع به الدرجات) قالوا بلى يا رسول الله قال : (اصيام البؤسوة على المكاره وكثرة الخطا إلى المساجد وانتظار الصلاة بعد الصلاة فذلكم الرباط فذلكم الرباط (الرباط) صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم.

حكمة العدد:

(عزيزي القارئ :

الفضل ليس نهاية الطريق .. أجعله دافعاً لنجاح

شركة التوريدات والاسكان البحرية من دول The Egyptian Marine Supply Corporation

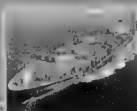


م.م. محمد عبد الحليم
م.م. محمد عبد الحليم



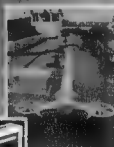
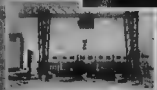
م.م. محمد عبد الحليم

م.م. محمد عبد الحليم



م.م. محمد عبد الحليم

م.م. محمد عبد الحليم



Website: www.mesupco.eg.net

E-mail: mesupco@armarail.com



الشركة القابضة للتجارة العامة
شركة المستودعات العامة
 شركة ذات نظام مساهمة مصرية
 مسجلة لدى وزارة التجارة
 رقم ١٩٥٣

الرؤساء: محمد زكي محمد

الشركة عضو في اتحادات لتوافق مع المواصفات القياسية الدولية التالية:

General Egyptian Warehouse Company



الأنشطة الشركة

التخزين الجمركي - النقل

تخليص جمركي - التخليص الجمركي

مواقع عمل الشركة

إلى : الاسكندرية - الدخيلة - دمياط

السويس - الادبية - سفاجا - مرسى نوبع

المستودع المركزي في المنطقة الاقتصادية

(مساحة ٥٠ فدان - بالاسكندرية)

- عمالة مدنية

- تجهيزات على أعلى مستوى

- تأمين كامل ضد مخاطر السرقة

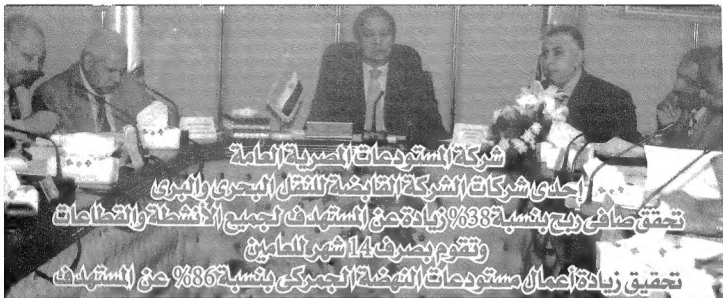
www.egywarehouse.com

Email: marketing@egywarehouse.com - egywarehouse@tedata.net.eg

للاستفسار يرجى الاتصال على : ٠٢/٤٨٩٦٥٤٤

تلفون : ٠٢/٤٨٩٦٥٤٤ - ٠٢/٤٨٩٦٥٤٤

تلفون : ٠٢/٤٨٩٦٥٤٤ - ٠٢/٤٨٩٦٥٤٤



شركة استودعات الإسكندرية العامة أحدى شركات الشركة العامة للنقل البحرى والبحرى تحقق صافي ربح بنسبة 38% وزيادة حق المساهمين لجميع المساهمين وتتقدم بصرف 14 شهرا للمالين تحقيق زيادة أعمال مستودعات الشركة البحرى بنسبة 86% حق المساهمين



عن العام السابق،
كانت الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية
العامه قد أضافت بمجهودات الشركة في زيادة الأنشطة
والأرباح وقطاعية الأداء في كافة القطاعات بالشركة بما
فيها مستودعات النهضة البحرى والمركبى والذى تم تحقيق زيادة
أعمال بنسبة 86% عن المستهدف والذى سبق أن قاربت
نسبة لشغل التخزينية 100% في كثير من الأحيان.

كما أضافت الجمعية العمومية بارتفاع إيرادات النقل والخدمات اللوجستية بزيادة
98% عن العام السابق كما أضافت بقيام شركة المستودعات المصرية العامة
بتشغيل الخطوط الإكترونية المتكاملة وربط أقسام الشركة الداخلية بها وكذلك
ربطها بمواقع الشركة الخارجية والبركز الإكترونية بهيئة ميناء الإسكندرية ومن
خلال تطبيقات متعددة من ميناء الإسكندرية وانعكاس ذلك إيجابيا على توفير
قاعدة متكاملة للمعلومات وتيسير الخدمات وسرعة الأداء المتعاملين.

- التزام واستقرار

كما قامت شركة المستودعات المصرية العامة بسداد حصة هيئة الموانئ بالكامل
عن العام المالى 2006/2007 بزيادة حوالى 25% عن العام السابق وهذا
الالتزام وزيادة معدل التوريد يمثل الاستقرار المالى للشركة بصورة إيجابية من
دعم الشركة إقتصاديات النقل البحرى والإقتصاد القومى ومواكبة لخطه وزارة
النقل في تطوير الموانئ البحرية وكذلك في مجالات الخدمات التخزينية وأعمال
النقل واللوجستيات .

وأضافت الجمعية العمومية بسداد الشركة لجميع التزاماتها المتعددة وبخاصة في
مجال تسديد حصة الضرائب بالكامل في مجال شرائب شركات الأموال وخبرات
الدعم وكذلك التأمينات الإجتماعية العاملين بالشركة فضلا عما تقدمه من
خدمات إجتماعية وعلاج وسائل مواصلات وحلات ترفيهية.



عقدت الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية العامة
برنامجها العام البحرى محمد يوسف رئيس مجلس إدارة
الشركة القابضة للنقل البحرى والبحرى وحضور اللواء
بحرى محمد زكى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
لشركة المستودعات المصرية العامة جميع أعضاء الجمعية
حيث تم استعراض ومناقشة نتائج وأنشطة الشركة في
عامها المالى.

وقد سجلت الأرقام التى تم استعراضها النتائج البشيرة
لأعمال الشركة وهو ما يدل على ما تم تحقيقه من إنجازات
متعددة في كافة القطاعات فقد تحققت زيادة صافى الربح بنسبة 38% عن المستهدف
علوة على أن جميع الأنشطة الموجودة بالشركة من أعمال تخزين وخدمات نقل
ولوجيستيات وغيرها قد زادت أرباحها في ضوء المؤشر العام للزيادة.
وعقب انتهاء الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية العامة إدارة الشركة بصرف
الأرباح السنوية للعاملين بما قيمته 14 شهرا عن السنة المالية المنتهية في 30/6/2007
وقد حرصت الإدارة على أن يتم الصرف قبل عطلة عيد الفطر المبارك.

- التفصيل .. بمجموع العاملين
أكد اللواء محمد زكى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة المستودعات
المصرية العامة أن كل تقدم وزيادة ونجاح هو تحقيق هو بفضل جموع العاملين بالشركة
وتفانيهم في تطبيق منظومة الأداء التى تم وضعها فضلا وهو الأهم ما يميز ذلك
من روح العمل الجماعى التى تربطهم وانعكاس ذلك على مؤشرات الأرباح والتقدم
السنوى المستمر في الزيادة عن المستهدف.

وقال أن الواجب يفرض أيضا الإشادة بالمجهودات المتميزة للواء توفيق أبو جندية
رئيس هيئة ميناء الإسكندرية مع شركة المستودعات المصرية العامة في سبيل إرتقاء
وتيسير الخدمات المتميزة لأشغالهم من أعمال تخزين وتقديم خدمات لوجستية لجميع
العاملين بهيئة الميناء وهو ما انعكس أيضا في زيادة أرباح هيئة الميناء بنسبة 35%

خطوط هيونداى تدخل ميناء الإسكندرية و خدمة جديدة لموانئ العقبة والحديدة



وقد صرح القاضى أن الخط قد أقر التوسع في تقديم
خدمات في مصر على خلفية النمو الإقتصادى في البلاد
والتطور المحلى في الموانئ ومسلات تداول الحاويات
وأضاف السيد تشيزونف مدير الخط في مصر أن
خطوط هيونداى تنوى التوسع في تقديم خدماتها في
مصر كما يتبين ذلك بتوفير الحاويات للفرقة الأولى
للتصدير بانتابها بالإسكندرية وميناء بورسعيد
ومنطقة القاهرة الكبرى

إستكمالاً للمسيرة الناجحة لخطوط هيونداى في مصر بدأ الخط في خدمة ميناء
الإسكندرية بصفة منتظمة وذلك بعد أن تعاقدت مع شركة الإسكندرية لتداول الحاويات
وقد إستقر الراى على الدخول بصفة ميناء الإسكندرية من خلال أبحار أسبوعى من
موانئ الشرق الاقصى والصين والبحر للتحسب والبحرى الأسود باستخدام ميناء
دمياط كميناء محورى وذلك عن طريق خدمة MED , EBX , MEX
وأقام القاضى محنت القاضى نائب رئيس مجلس ادارته شركة كامارو للملاحة البركى
العام لخطوط هيونداى بمصر أن الخط قد بدأ في خدمة كل من ميناء العقبة بالإردن
والحديدة باليمن من خلال أبحار أسبوعى من ميناء دمياط وهى موانئ هامة جداً من
شأنها أن تساهم في تفعيل اتفاقية التجارة العربية الحرة



السيد أبو زهره صالح
مدير عام هيونداى بحرى وملاحة مصر

تهنئة من القلب

وداد شلبي

وكيل لجنة النقل والمواصلات

وعضو مجلس الشعب السابق

تتقدم بخاصة التهنئة

إلى الأستاذة الدكتور

مؤمنة كامل

بثقة الرئيس القائد الزعيم

محمد حسنى مبارك

باختيارها

أميناً عاماً للحزب الوطنى لحافضة 6 أكتوبر

تتويجا لتاريخها وعطاها

الوطنى والسياسى والاجتماعى

وهو ثمرة جهد المجلس القومى للمرأة الذى تقوده

السيدة العظيمة .. سيدة العطاء الإنسانى

(السيدة الفاضلة سوزان مبارك)

وهو إنتصار للمرأة المصرية

داعية الله أن يوفق سيادتها لخدمة الوطن

نموذجاً مشرفاً للمرأة المصرية فى جميع المواقع

تهنئة قلبية من الأستاذ هيثم رضوان
إلى المقدم إيهاب فتحى عبد الله
بمناسبة ترفيقه مع التمنيات بدوام
الترقى والتجاح



تهنئة قلبية من الأخ محمد عبد العروسيين
محمود عبد واسماء أحمد السويى



العروس / إيمان صبحي
العريس / محمد عبد جاسر
ألف مبروك للعروسيين



تهنئة قلبية للعروسيين الخطوبة السعيدة
العروس / أسماء صابر
العريس / محمد عبد القادر



قطاف النلق البحرى بينى الزميل
صابر محمد موسى وعرسة شروق صالح
بمناسبة الخطوبة السعيدة

عيد ميلاد سعيد



تحت رعاية المهندس/ محمد فرج عامر رئيس مجلس إدارة نادى سموحة وعضو مجلس
الشورى سافر نادى سموحة للمنافسة فى بطولة كأس إيمالا بمدينة ستارا جورد
بلغاريا وبطولة هارمونيأ الدولية بمدينة بازاجيك بلغاريا الفترة من 26 إلى 10/6
وفازت البطولات فائزة خميس - فريدة هانى - لولى محمد سليم بالمرآكز الأولى واللأعبة
مبار مصطفى بالمرآكز الثانى ومريم جورج بالمرآكز الرابع
الجهاز الفنى/ شيرين كرم مدير فنى - د/ أحمد كرم مدرب أعمالى كرم مدرب عام
- ماعينور رفعت - سارة أحمد مدربتان



يتجده الزلاء
بمجموعة أميرال إلى الزميل
عادل عزيز بعباده الأول ميتا



شهد ويوسف محمد



مصطفى يحيى بسنولى



ملك إبراهيم صالح



أحمد إبراهيم صالح

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

Fax: 203 4884001

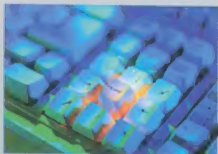
Customer Service 203 4884008



AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION

From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



ORACLE CERTIFIED
PARTNER